

Ferðamál á Íslandi

ÞJÓÐHAGSLEG PÝÐING
SPÁ UM PRÓUN TIL 1992
TILLÖGUR UM FERÐAMÁLASTEFNU

SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ

APRÍL 1983

E F N I S Y F I R L I T

	<u>Bls.</u>
<u>INNGANGUR</u>	1
1. <u>FERÐAMÁLASTEUFNA</u>	3
2. <u>TILLÖGUR</u>	4
3. <u>ÚTTEKTIR</u>	10
3.1. Skipulag ferðamála	10
3.2. Þróun ferðamála s.l. 30 ár	12
3.2.1. Ferðalög Íslendinga til annarra landa	12
3.2.2. Ferðalög Íslendinga innanlands	12
3.2.3. Erlendir ferðamenn	13
3.3. Framboð og nýting samgöngutækja til farþegaflutninga	16
3.3.1. Samgöngur milli Íslands og annarra landa	16
3.3.1.1. Flugvélar, áætlanaflog og leiguflug	16
3.3.1.2. Farþegaskip og bílferjur	16
3.3.2. Samgöngur innanlands	17
3.3.2.1. Flugvélar	17
3.3.2.2. Bifreiðar	17
3.3.2.3. Farþegaskip og bílferjur	18
3.4. Framboð og nýting gistiaðstöðu og veitingahúsa	19
3.4.1. Gistihús	19
3.4.2. Heimagisting	20
3.4.3. Tjaldsvæði	20
3.4.4. Orlofsbúðir	21
3.4.5. Gisting á sveitabæjum	22
3.4.6. Veitingastarfsemi	23
3.5. Framboð ferða	24
3.5.1. Almennt um ferðaaðila	24
3.6. Ferðamenn og náttúruverndarmál	25
3.6.1. Almennt	25
3.6.2. Aðstaða fyrir ferðamenn	25

	<u>Bls.</u>
3.6.4. Vegir og vegakort	26
3.6.5. Umgengni	27
3.6.6. Landverðir	28
3.6.7. Leiðsögumenn	28
3.7. Mannafli í ferðabjónustu	29
3.8. Tekjur af ferðamönnum	30
3.8.1. Almennt um beinar og óbeinar tekjur	30
3.8.2. Gjaldeyristekjur	30
3.9. Markaðsmál	32

T Ö F L U R

- Tafla 1 Fjöldi íslenskra ferðamanna til annara landa 1947-1982
- Tafla 2 Gistinætur skv. talningu Náttúruverndarráðs
- Tafla 3 Fjöldi erlendra ferðamanna til Íslands 1947-1982
- Tafla 4 Flutningar með ferjum á farþegum og bílum
- Tafla 5 Hótelrými árið 1983
- Tafla 6 Tjaldsvæði
- Tafla 7 Ferðaþjónusta í sveitum
- Tafla 8 Almennar ferðaskrifstofur 31.des. 1982
- Tafla 9 Áætlun um ársstörf talin tengjast ferðaþjónustu
- Tafla 10 Gjaldeyriskaup bankanna
- Tafla 11 Útgjöld íslenskra ferðamanna
- Tafla 12 Tekjur af erlendum ferðamönnum og útgjöld íslenskra ferðamanna
- Tafla 13 Tekjur og gjöld pr. mann af erlendum og íslenskum ferðamönnum

M Y N D I R

- Mynd I Spá um fjölgun erlendra ferðamanna
1983-1992.
- Mynd II Fjöldi erlendra ferðamanna á Íslandi
árin 1962-1982.
- Mynd III Fjöldi erlendra ferðamanna á Íslandi
árin 1947-1982
- Mynd IV Fjöldi erlendra ferðamanna frá nokkrum
Evrópulöndum og Kanada árin 1973-1982
- Mynd V-A Fjöldi Bandarískra ferðamanna á Íslandi
árin 1973-1982.
- Mynd V-B Fjöldi Bandarískra ferðamanna á Íslandi
eftir mánuðum 1982
- Mynd V-C Fjöldi erlendra ferðamanna á Íslandi
árin 1973-1982
- Mynd VI Fjöldi ferðamanna á ári 1976-1979
miðað við 1975
- Mynd VII Stopover farþegar samtals 1974-1982
- Mynd VIII Fjöldi erlendra ferðamanna á Íslandi
eftir mánuðum árin 1973-1982
- Mynd IX Hótel og gististaðir á Íslandi
- Mynd X Heimavistaraðstaða við íslenska skóla
- Mynd XI Nýting herbergja í sex hótélum í Reykjavík
eftir mánuðum 1981
- Mynd XII Nýting herbergja í sex hótélum utan
Reykjavíkur eftir mánuðum 1981
- Mynd XIII Vinnuafli í atvinnugreinum tengdum ferða-
þjónustu og hlutfall þess af heildarvinnu-
afli 1971, 1979 og 1980

INNGANGUR.

Með bréfi dags. 2.des. 1981 skipaði samgönguráðherra þriggja manna nefnd "til að gera úttekt á þjóðhagslegri þýðingu íslenskrar ferðamannþjónustu og spá um þróun hennar á næstu árum". Í nefndinni áttu sæti Birgir Þorgilsson, markaðsstjóri Ferðamálaráðs Íslands, Helgi Ólafsson, framkvæmdastjóri áætlanadeildar Framkvæmdastofnunar ríkisins og Ólafur S. Valdimarsson, skrifstofustjóri samgönguráðuneytisins, sem jafnframt var skipaður formaður nefndarinnar. Pétur Pétursson fyrrverandi alþingismaður, starfaði sem ritari nefndarinnar allan tímann og tók þátt í tillögugerð hennar. Kristjón Kolbeins, vskfr. starfaði einnig fyrir nefndina á lokastigi verksins. Framkvæmdastofnun ríkisins lagði til starfsmenn og starfsaðstöðu.

Nefndin hóf störf sín með því að ræða við fjölmarga aðila, sem eru í forystu fyrir einstökum greinum ferðamála eða greinum tengdum þeim og safnaði miklu magni upplýsinga frá þessum aðilum. Mikið vantar á, að til séu áreiðanlegar tölfraðilegar upplýsingar um ýmsa þætti ferðamála. Nefndin hafði hvorki fé né starfslið til að bæta úr þessum skorti og varó því sums staðar að styðjast við áætlanir, þar sem æskilegra hefði verið að byggja á staðreyndum. Þannig vantar heildartölur um gistinguáttafjölda, en engar tölur segja meira um þróun og arðsemi í ferðamálum en einmitt þær. Nefndin reyndi í samvinnu við útlendingaeftirlitið að fá svör erlendra ferðamanna við örfáum einföldum spurningum, en skil voru of léleg til að könnunin væri marktæk.

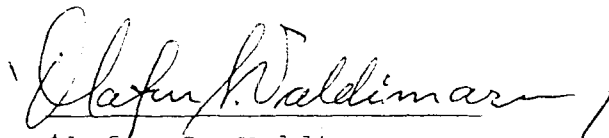
Við samningu útektarkafila skýrslunnar kaus nefndin að fara þá leið að hafa hann stutturðan, en miklar upplýsingar fylgja honum í formi taflna og skýringamynda.

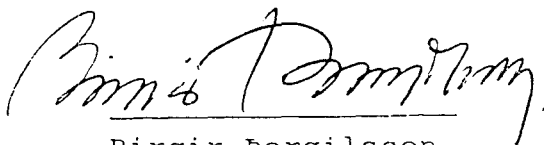
Tillögur nefndarinnar hafa smám saman mótast, eftir því sem gagnasöfnun og úrvinnsla gáfu tilefni til. Í tillögunum er að finna ýmis atriði sem oft hafa komið fram áður í umræðum um ferðamál, og nauðsynlegt er að hafa með til að skapa heildarmynd af þeirri stefnu,

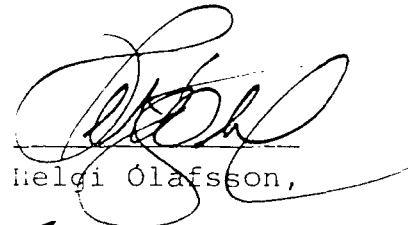
sem nefndin telur að vinna eigi að.

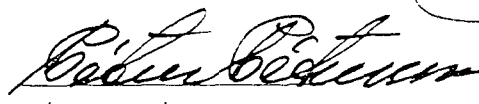
Með skýrslu þessari telur nefndin að hún hafi lokið verkefni sínu samkvæmt skipunarbréfi. Það liggur hins vegar ljóst fyrir, að einstakar tillögur hennar þarf að vinna í smáatriðum. Það verk taldi nefndin þó ekki ástæðu til að vinna, fyrr en fyrir lægi ákveðin viljayfirlýsing stjórnvalda um þá ferðamálastefnu, sem nefndin gerir tillögur um. Þegar sú viljayfirlýsing liggur fyrir er ástæða til að Samgönguráðuneytið, Framkvæmdastofnun og Ferðamálaráð haldi þessu verki áfram.

Reykjavík, 15. apríl 1983.


Ólafur S. Valdimarsson,
formaður.


Birgir Þorgilsson,


Helgi Ólafsson,


Pétur Pétursson,
ritari.

1. FERÐAMÁLASTEFNA.

Hugtakið ferðamálastefna sem slík er tiltölulega nýlega fram komið. Hin mikla aukning sem átt hefur sér stað í heiminum á ferðalögum eftir heimstýrjöldina síðari hefur gert það að verkum, að stjórnvöld hafa ekki komist hjá að móta ákveðna stefnu í ferðamálum, ekki hvað síst stjórnvöld þeirra þjóða, sem hafa verulega atvinnu og gjaldeyrstekjur af erlendum ferðamönnum.

Hér á landi er ekki hægt að segja að ákveðin ferðamálastefna hafi verið mótuð. Að vísu eru hér gildandi lög um skipulag ferðamála sem segja má að sé nauðsynlegur grundvöllur fyrir slíka stefnu, en lögin eru frá 1976.

Frá árinu 1964 voru gildandi lög um Ferðamálaráð og fleiri þætti ferðamála, sem ekki voru þó nærri eins viðtæk.

Að frunkvæði eldra Ferðamálaráðs og með fjárstyrk úr Þróunarsjóði Sameinuðu Þjóðanna vann bandarískt fyrirtæki Checchi & Co, að tillögum um ferðamálastefnu á árunum 1972-1975. Tillögur fyrirtækisins voru í heild sinni mjög eftirtektarverðar og unnar í náinni samvinnu við íslenska aðila. Í tillögunum var gert ráð fyrir að fjöldi erlendra ferðamanna til Íslands ykist um 8% á ári þar til 1980, ef ákveðnar tillögur um aðgerðir og fjárfestingu væru framkvæmdar. Stjórnvöld kusu að leggja þessar tillögur til hliðar. Segja má þó að lögin um skipulag ferðamála frá 1976 séu að hluta til framhald á tillögum Checchi & Co.

Með þeirri stefnumörkun sem hér er lagt til að verði samþykkt, er í þýðingarmiklum atriðum horfið frá meginstefnu Checchi & Co, enda forsendur aðrar. Gert er ráð fyrir miklu hægari fjölgun erlendra ferðamanna og að fjárfesting í nýrri aðstöðu fyrir þá þjóni um leið þörfum íslenskra ferðamanna. Jafnframt er í þessari steinmörkun lögð áhersla á náttúruvernd í samvinnu við Náttúruverndarráð og hliðstæða aðila.

Verði þær tillögur samþykktar sem fjallað er um í næsta kafla, er það mat nefndarinnar að jafnframt hafi verið samþykkt ákveðin ferðamálastefna fyrir næstu 10 ár.

2. TILLÖGUR

1. Nefndin gerir ráð fyrir að fjölgun erlendra ferðamanna nemi á þessu ári um 7%. Byggist áætlunin á eftirfarandi atriðum:

- a) Ný bíla- og farþegaferja, Edda, á vegum Far-skips h.f. tekur upp vikulegar ferðir til Íslands um mánaðamótin maí-júní n.k. með viðkomu í Reykjavík, Newcastle og Bremerhaven.
- b) Ný bíla- og farþegaferja, Norröna, tekur við af Smyrli, bæði stærra og hraðskreiðara skip.
- c) Arnarflug hóf áætlunarflug til Amsterdam, Düsseldorf og Zürich það seint á síðasta ári, að árangur markaðsstarfsemi félagsins kom þá ekki að fullu í ljós, en ætti að gera það á þessu ári.
- d) Reiknað er með fjölgun erlendra farþega með Flugleiðum, einkanlega á leiðinni New York - Reykjavík.

Nefndin mælir með að á árunum 1984-1992 verði stefnt að því að árleg fjölgun erlendra ferðamanna nemi að meðaltali um 3,5%. Þessi aukning ásamt 7% aukningu á yfirstandandi ári jafngildir því að 106 þúsund erlendir ferðamenn kæmu hingað til lands 1992, þ.e. 33 þúsund fleiri en s.l. ár sem jafngildir um 45% heildaraukningu á þessu 10 ára tímabili.

Spá um fjölgun erlendra ferðamanna er sýnd á mynd I.

2. Engar upplýsingar eru til um orlofsvenjur Íslendinga, það er hvað stór hluti þeirra notar orlof sitt til ferða innanlands, ferða erlendis, til þess að dvelja heima eða til þess að vinna. Erfitt er því að gera sér grein fyrir, hvaða áhrif lenging orlofs hefur á ferðavenjur Íslendinga. Af reynslu annarra þjóða má gera ráð fyrir að algengara verði að fólk skipti friunum, taki hluta þeirra að sumri til og hluta að vetri. Jafnframt verði hluta orlofsins varið til dvalar erlendis og hluta annaðhvort til ferða innanlands eða til dvalar heima.

Má þvíætla að um stöðuga en jafna aukningu verði að ræða á ferðum Íslendinga innanlands og að þessi aukning verði hlutfallslega meiri en fólksfjölgun nemur.

Nefndin leggur til að undir forystu Ferðamálaráðs verði gert átak til þess að beina Íslendingum meira en verið hefur að ferðum innanlands. Nefndin telur að bætтар samgöngur og framkvæmd þeirra tillagna sem hér eru gerðar, skapi grundvöll fyrir slíkri aukningu.

3. Til þess að aukning verði samkvæmt lið 1 þarf að auka landkynningu á hefðbundnum markaðssvæðum, en reikna má með að það kosti Íslendinga hlutfallslega meira landkynningarfé að fá útlendinga til að heimsækja Ísland en þessi kostnaður er hjá öðrum þjóðum. Með hefðbundnum markaðssvæðum er hér átt við Norðurlönd, önnur lönd í V-Evrópu og Bandaríkin.

4. Það háði nefndinni í störfum og ber þessi skýrsla nokkur merki þess, að víða vantar tölfræðilegar upplýsingar um ferðamál. Gerir það alla skipulagða vinnu að þróun ferðamála miklu erfiðari en ella. Nefndin telur því höfuðskilyrði, að söfnun tölfræðilegra upplýsinga um ferðamál verði komið á fastan grundvöll, annaðhvort á vegum Hagstofu Íslands eða Ferðamálaráðs, eða með samvinnu beggja þessara aðila. Eitt mikilvægasta atriðið í þessu tilliti er skráning gistinátta eftir þjóðerni.

5. Í lögum um skipulag ferðamála nr. 60/1976, 8.gr., er svohljóðandi ákvæði um fjármögnun á starfsemi Ferðamálaráðs.

"Lagt skal sérstakt gjald á vörusölu Fríhafnarinnar í Keflavík, og skal það nema 10% af árlegu söluverðmæti. Skal því ráðstafað á eftirfarandi hátt:

- a) Til landkynningarverkefna á vegum Ferðamálaráðs.
- b) Til Ferðamálasjóðs til styrkveitinga, sbr. 24.gr.
- c) Til að veita einka- og opinberum aðilum styrki til að koma upp eða endurbæta aðstöðu fyrir ferðamenn á stöðum, sem fjölsóttir eru.

Ferðamálaráð gerir tillögur til ráðherra um skiptingu fjárens, og tekur hann endanlega ákvörðun. Kostnaður af starfsemi Ferðamálaráðs skal að öðru leyti greiddur úr ríkissjóði eftir því sem fé er veitt á fjárlögum".

Ferðamálaráð hefur frá upphafi búið við meiri og minni skerðingu á fjárframlögum samkvæmt þessu ákvæði.

Nefndin telur hins vegar, að eigi Ferðamálaráð að geta sinnt auknum verkefnum, m.a. vegna tillagna nefndarinnar, þurfi það á óskertum fjárveitingum að halda samkvæmt 8. gr.

6. Nefndin bendir á að í lögum um skipulag ferðamála frá árinu 1976, er gert ráð fyrir að Ferðamálasjóður fái "árlegt framlag úr ríkissjóði, eigi lægra en 40 millj.kr.". Nefndin leggur áherslu á að til þess að sjóðurinn geti gengt hlutverki sínu þarf þetta framlag að fylgja verðlagsþróun í landinu, en svo hefur ekki verið.

7. Nefndin er þeirrar skoðunar að hlutur fjárfestingar í ferðamálum þurfi ekki að aukast að ráði frá því sem verið hefur undanfarin ár, þrátt fyrir spá nefndarinnar skv. liðum 1 og 2.

Við fjárfestingu í ferðaþjónustu þarf fyrst og fremst að hafa að markmiði sameiginlega nýtingarmöguleika fyrir innlenda og erlenda ferðamenn.

8. Reisa þarf þjónustumiðstöðvar fyrir ferðafólk á nokkrum stöðum á landinu.

Í þessum miðstöðvum þarf að vera ferðamannaverslun, veitingaþjónusta, hreinlætis- og salernisaðstaða, tjaldsvæði og gjarnan smáhýsi sem ferðamenn geta leigt til lengri eða skemmri dvalar. Þjónustumiðstöðvarnar þurfa helst að vera í námunda við jarðhita, svo að grundvöllur sé fyrir ódýrri upphitun og sundlaug. Ferðamannamiðstöðvar, þar sem ofangreindar aðstæður er að finna að öllu eða verulegu leyti eru á nokkrum stöðum á landinu, svo sem Þingvöllum, Laugarvatni og Skaftafelli. Nefndin telur það ekki vera á verk-

sviði sínu að vinna að áætlun um byggingu slíkra þjónustumiðstöðva, en bendir á, að brýna nauðsyn ber til að halda áfram þeim framkvæmdum, sem Náttúruverndarráð hefur þegar hafið við Ásbyrgi. Að mati nefndarinnar kemur mjög til greina að byggja upp ferðamannaaðstöðu í Þjórsárdal, sbr. 13. lið.

9. Víða erlendis og raunar einnig hér á landi hafa á síðari árum risið upp smáhýsi til leigu fyrir ferðamenn, þar sem aðstaða er til gistingar og eigin matseldar. Nefndin telur að þessi tegund ferðamannaþjónustu eigi mikla framtíð fyrir sér. Ferðaþjónusta bænda hefur m.a. sýnt þessu máli sérstakan áhuga og mælir nefndin með því að bæði hún og aðrir aðilar, verði aðstoðaðir eftir föngum, svo sem með lánaþyrirgreiðslu og útvegum ódýrra staðlaðra teikninga.

10. Sérstakt átak þarf að gera í framkvæmdum við tjaldsvæði í samráði við félagssamtök eigenda þessara staða. Þetta á bæði við um tjaldsvæði í byggðum og óbyggðum. Jafnframt leggur nefndin áherslu á að ákvæði reglugerðar um tjald- og hjólhýsasvæði nr. 140/1974 verði framfylgt betur en gert hefur verið.

11. Áfram verður þörf fyrir byggingu hótela með eigin veitingaaðstöðu, þar sem umferð ferðamanna er mikil, svo sem í Reykjavík og á Akureyri.

12. Við fjárfestingu samkvæmt framansögðu ber að leggja áherslu á að heimaaðilar standi að og fjármagni framkvæmdir sínar sem mest sjálfir með nauðsynlegri lánaþyrirgreiðslu opinberra aðila. Þetta gildir þó ekki um þjónustumiðstöðvar, þar sem opinberir aðilar þyrftu sums staðar að standa að framkvæmdum, sem væru þá fjármagnaðir að meira eða minna leyti með óafturkræfum framlögum úr ríkissjóði.

13. Ferðir um óbyggðir þarf að skipuleggja meira en nú er gert sem eins dagsferðir með gistingu í byggð. Á þennan hátt ætti að vera hægt að draga úr álagi á gróðurvinjar óbyggðanna, án þess þó að draga úr möguleikum ferðamanna til náttúruskoðunar.

Jafnframt þarf að gefa út vandaða og aðgengilega bæklinga með sem ítarlegustum upplýsingum um hálendið og umgengni um það. Í þessum upplýsingum þarf m.a. að koma greinilega fram hvað er leyft og hvað ekki, að því er varðar umferð um hálendið. Tryggja þarf að erlendir ferðamenn fái þessa bæklinga í hendur á tungumáli, sem þeir skilja.

Auka þarf eftirlit með viðkvæmustu og fjölsóttustu ferðamannastöðunum á landinu og setja upp greinilegar merkingar.

14. Til þess að tengja Náttúruverndarráð og Ferðamálaráð betur saman leggur nefndin til að ferðamálastjóri eigi fast sæti í Náttúruverndarráði.

15. Vinna þarf skipulega að bættri aðstöðu til ráðstefnuhalds og vísast um það efni til nýrrar skýrslu um ráðstefnuhald á Íslandi (Ísland som international konferencedestination, statusrapport. Skýrslan er gerð af Skandinavian Consulting Group, mars 1983). Að mati nefndarinnar eru ákveðnir möguleikar á því að lengja ferðamannatímamann, sérstaklega vor og haust, með því að leggja meiri áherslu á ráðstefnuhald og starfsmannaferðir ("incentiv"ferðir).

16. Eitt aðalvandamálið í íslenskum ferðamálum er stutt ferðamannatímabil. Þannig koma 52% allra erlendra ferðamanna til landsins í mánuðunum júní, júlí og ágúst. Nefndin leggur mikla áherslu á að leitað sé allra tiltækra leiða til að lengja ferðamannatímabilið og nýta þannig betur þá ferðamannaástöðu, sem til er. Annars staðar í þessum tillögum er m.a. bent á þá möguleika sem felast í ráðstefnuhaldi og silungs- og sjóstangaveiði, sbr. 22. lið. Aðrar aðgerðir, sem hefðu jákvæð áhrif í þessa átt eru m.a. fólgnar í verðlagsstefnu flutninga- og móttökuaðila, sem sé betur löguð að eftirspurn en nú er. Nefndin vill í þessu sambandi vekja sérstaka athygli á ónýttum möguleikum á móttöku erlendra lífeyrisþega. Þessi markaður hefur vaxið mjög ört á undanförunum árum vegna lakkandi eftirlaunaaldurs, aukinna tekna og betra heilsufars.

17. Verð á ferðaþjónustu þykir í ýmsum tilvikum óhóflega hátt og í litlu samræmi innbyrðis. Einnig er álitamál, hvort fylgja eigi viðmiðun við Bandaríkjadollar eins og oft hefur verið gert við verðlagningu á þessari þjónustu.

Nefndin leggur til að Ferðamálaráð fylgist frekar en gert hefur verið, með verðlagningu á þjónustu við ferðamenn og vinni að samræmingu á verðlagningu.

18. Lagt er til að skipulega sé unnið að uppbyggingu ferðamálasamtaka í einstökum landshlutum. Hagsmunaaðilar ættu að vera uppistaðan í slíkum samtökum svo og sveitarfélög. Þessi samtök ættu m.a. að gefa út upplýsingabæklinga, fylgjast með móttökuskilyrðum, merkingu vega og þekktra staða og koma upp upplýsingamiðstöðvum. Slíkar aðgerðir stuðla, að mati nefndarinnar, að aukinni dreifingu ferðamanna um landið.

19. Lagt er til að ferðaskrifstofur auki samstarf og upplýsingamiðlun sín á milli varðandi komu erlendra ferðamanna til Íslands, m.a. með það í huga, að heildarskipulagi verði komið á varðandi komu- og brottfarartíma ferðamanna svo að bæta megi nýtingu gistirýmis og flutningatækja.

20. Nefndin leggur til að aukin sé menntun og þjálfun þess fólks, sem annast þjónustu við ferðamenn.

21. Nefndin telur að stefna beri að því, að íslenskir aðilar annist móttöku og þjónustu við erlenda ferðamenn eftir því sem unnt er.

22. Lagt er til að unnið sé að skipulagningu á silungsveiði í ám og vötnum með aukna sölu á erlendum og innlendum markaði í huga. Einnig leggur nefndin til að á sama hátt sé unnið að sjóstangaveiði.

23. Þar sem tekjur Ferðamálaráðs koma að verulegu leyti frá Frihöfninni í Keflavík, leggur nefndin til að Ferðamálaráð eigi beina aðild að stjórn hennar, sérstaklega með tilliti til verðákvörðunar þar.

3. ÚTTEKT

3.1. Skipulag ferðamála

Fyrstu lög um íslensk ferðamál voru sett árið 1936, en Ferðaskrifstofa ríkisins var sett á stofn samkvæmt þeim. Lögin kváðu svo á um, að ferðaskrifstofan hefði ein rétt til þess að hafa með höndum móttöku erlendra ferðamanna, en ráðherra var þó heimilt að leyfa erlendum ferðaskrifstofum, sem áður höfðu starfað hér á landi, að hafa umboðsmenn hér. Ferðaskrifstofa ríkisins hafði þennan einkarétt á almennt ferðaskrifstofustarfsemi fram til ársins 1964, enda þótt ekki hefði þá um skeið verið haldið fast á þeim einkarétti.

Árið 1964 var ný löggjöf sett um ferðamál, og var þá þessi einkaréttur afnuminn. Jafnframt var Ferðamálaráð stofnað.

Árið 1976 tóku núgildandi lög við, þ.e.a.s. lög um skipulag ferðamála nr. 60/1976. Samkvæmt lögnum fer Ferðamálaráð Íslands með stjórn ferðamála undir yfirstjórn samgönguráðuneytisins. Verkefni ráðsins eru m.a. skipulagning og áætlanagerð um íslensk ferðamál, landkynning, þátttaka í fjölþjóðlegu samstarfi um ferðamál, frumkvæði um hverskonar þjónustu- og upplýsingastarfsemi fyrir ferðamenn, frumkvæði um fegrun umhverfis og snyrtilega umgengni á viðkomu- og dvalarstöðum ferðafólks og ýmis önnur verkefni sem nánar eru talin upp í 7. gr. laganna.

Fé til starfsemi sinnar á Ferðamálaráð bæði að fá á fjárlögum og með álagningu sérstaks gjalds á vörusölu Friðhafnarinnar á Keflavíkurlugvelli, sem nemi 10% af árlegu söluverðmæti þar. Þetta ákvæði laganna hefur þó ekki alltaf verið framkvæmt á þennan hátt.

Ferðamálaráð tekur þátt í ýmskonar fjölþjóðlegu samstarfi, en þó fyrst og fremst í samstarfi ferðamálaráða á Norðurlöndum. Einn þáttur þessa starfs er rekstur sameiginlegrar landkynningarskrifstofu í New York.

Í lögunum eru ákvæði um Ferðamálasjóð, sem er eign ríkisins og lýtur stjórn samgönguráðherra, en sjóðurinn er stofnlánasjóður fyrir þá aðila, sem stunda ferðaþjónustu.

Í lögunum er einnig fjallað um rekstur Ferðaskrifstofu ríkisins, og er ráð fyrir því gert að starfsemi hennar beinist einkum að fyrirgreiðslu og skipulagningu ferða fyrir íslenska og erlenda ferðamenn um Ísland, svo og að rekstri sumarhótela í húsnæði heimavistarskóla, enda sé þar ekki efnt til óaskilegrar samkeppni við hótél á viðkomandi stöðum, sem rekin eru allt árið.

Í sérstöðum kafla laganna er fjallað um almennar ferðaskrifstofur og hvaða skilyrði þurfi að uppfylla til þess að öðlast leyfi til ferðaskrifstofurekstrar, svo sem með setningu tryggingarfjár.

3.2. Þróun ferðamála s.l. 30 ár

3.2.1. Ferðalög Íslendinga til annarra landa

Á undanförnum 35 árum hefur fjöldi íslenskra ferðamanna til annarra landa rúmlega tvítugfaldast, sbr. töflu 1 hér að aftan. Árið 1947 var fjöldi þeirra 3.853, en á árinu 1982 85.314. Um meira en tvöföldun þessara ferðamanna hefur verið að ræða s.l. áratug. Nokkrar sveiflur hafa þó verið á fjölda þeirra frá ári til árs, sem gjarnan hafa endurspeglað efnahagsástandið í landinu á hverjum tíma. Almennt má segja að hér sé um sömu þróun að ræða í ferðalögum til útlanda og hjá öðrum þjóðum. Mismunurinn liggur einkum í því, að ferðalög Íslendinga til annarra landa hljóta yfirleitt að vera dýrari vegna fjarlægðar landsins frá öðrum löndum.

3.2.2. Ferðalög Íslendinga innanlands

Jafnframt því sem um mikla aukningu hefur verið að ræða á ferðalögum Íslendinga til annarra landa, hafa ferðalög Íslendinga um eigið land aukist mikið. Engar tölu- legar upplýsingar eru til um þessar ferðir eða sundurgreining á því, hvort um er að ræða orlofsferðir eða önnur erindi. Orsakir þessarar aukningar eru fjölmargar. Má þar t.d. nefna stórbættar samgöngur á landi og í lofti, betri vegi, verulega fjölgun einkaþíla og bætt aðstaða til nætur- gistingar og annarrar ferðamannaþjónustu víða um land. Einnig má nefna fjölgun orlofsheimila, lengingu sumar- leyfa og bættan efnahag almennings. Skráning gistingu- á tjaldsvæðum á hálendi landsins sýnir þó að gistingu- innlendra ferðamanna hefur ekki fjölgað á undanfö- rnum árum, sbr. töflu 2.

3.2.3. Erlendir ferðamenn

Fjöldi erlendra ferðamanna til Íslands (ferðamenn á skemmtiferðaskipum ekki meðaldir) hefur 16-17 faldast síðan 1947, sbr. töflu 3 og myndir II og III sem sýna þróunina í Íslandsferðum erlendra ferðamanna frá ári til árs.

Á áratugnum 1952-1961 þrefaldaðist fjöldi erlendra ferðamanna til landsins. Þessi öra þróun varð til þess að farið var að huga rækilega að möguleikum til móttöku erlendra ferðamanna.

Á næsta áratug, þ.e.a.s. árin 1962-1971, fimmfaldaðist fjöldi erlendra ferðamanna. Ferðalög almennt milli landa jukust verulega á þessum áratug og nutu Íslendingar góðs af þeirri aukningu. Jafnframt bötnuðu móttökuskilyrði fyrir erlenda ferðamenn hér á landi.

Mikil bjartsýni ríkti því meðal aðila í ferðamálum um áframhaldandi aukningu á áttunda áratugnum. Þrátt fyrir átak til að auka fjölda erlendra ferðamanna hefur hins vegar komið í ljós að um stöðnun hefur verið að ræða að mestu síðan 1973 og þar til nú. Þannig komu fleiri erlendir ferðamenn til landsins 1973 en árið 1982. Nokkrar sveiflur hafa verið frá ári til árs og hæst hefur tala ferðamanna orðið 1979 eða 76.912.

Árið eftir 1980 lækkaði þessi tala hins vegar í 65.921.

Á myndum IV og V er sýnt, hvernig erlendir ferðamenn til Íslands skiptast eftir þjóðerni s.l. 10 ár.

Nauðsynlegt er að hugleiða nánar af hverju þessi stöðnun stafar, en á þessum sama áratug hefur fjöldi ferðamanna á milli landa í Evrópu um það bil tvöfaldast, sbr. mynd VI.

Ljóst er að ýmsar þær ástæður sem hafa verið talðar til þess, að fjölgun ferðamanna hefur orðið minni í öðrum löndum en spár gerðu ráð fyrir eiga einnig við hér, svo sem oliukreppa og almennt versnandi efnahagsástand. Þrátt fyrir þetta hefur þó verið um fjölgun ferðamanna að ræða í öðrum löndum, sem ekki nær til Íslands sbr. mynd VI.

Það er því ljóst að hér hljóta að koma til sérstakar ástæður sem eiga við Ísland eitt, en gilda ekki annars staðar.

Nefndin telur að eftirfarandi ástæður vegi hér þyngst:

1. Hratt vaxandi verðbólga og óstöðugleiki í efnahagslífi hefur mjög neikvæð áhrif þegar laða á erlenda ferðamenn til landsins, svo og verkföll í atvinnugreinum, sem tengjast ferðamálum beint.
2. Ferðir til Íslands verða alltaf dýrar t.d. samborið við styttri ferðir milli landa á meginlandi Evrópu. Hins vegar hlýtur fjölgun ferðamanna samkvæmt almennum efnahagslögmálum að koma að verulegu leyti úr þeim hópi fólks, sem telst hafa meðaltekjur. Ferðamenn í dag líta því meira á kostnaðarhliðina nú en áður.
3. Erfiðleikar í Norður-Atlantshafsflugi Flugleiða, eins og annarra flugfélaga á þeirri flugleið, urðu til þess að stopover farþegum hefur fækkað mjög mikið eða í 1/3 hluta af því, sem mest var. Einnig drógu Bandaríkjamenn almennt úr ferðalögum sínum til Evrópu. Á mynd VII er sýndur fjöldi SOP farþega í 9 ár, 1974-1982 (með skammstöfuninni SOP er átt við farþega, sem dvelja á Íslandi í 1-3 sólarhringa á ferð sinni milli Bandaríkjanna og meginlands Evrópu). Það er ljóst, að sú mikla fækkun, sem varð á SOP farþegum til landsins á síðari árum, er ein orsök þeirrar stöðnunar, sem orðið hefur í fjölgun erlendra ferðamanna.
4. Hugsanlegt er að landkynningarstarfsemi Ferðamálaráðs, flugfélaga, ferðaskrifstofa og annarra aðila, sem hagsmuni hafa af fjölgun ferðamanna til Íslands, hafi í framkvæmd ekki gefið þann árangur sem að er stefnt.

Á mynd VIII er sýnt, hvernig komur erlendra ferðamanna til Íslands skiptast eftir mánuðum 1973-1981. Yfirgnæfandi meiri hluti þeirra kemur yfir þriggja mánaða tímabil, þ.e. júní-ágúst, eða alls um 52% árið 1982. Þetta hlutfall hefur lítið breyst í mörg undanfarin ár.

3.3. Framboð og nýting samgöngutækja til farþegaflutninga

3.3.1. Samgöngur milli Íslands og annarra landa

3.3.1.1. Flugvélar, áætlunarflug og leiguflug

Sú mikla aukning sem varð á komu erlendra ferðamanna til Íslands á árunum 1950-1970 hefur tvímælalaust stuðlað að stórbættum flugsamgöngum milli Íslands og annarra landa.

Áætlunarflugi var fyrst og fremst sinnt af Flugfélagi Íslands og Loftleiðum fyrir á árum, en eftir sameiningu þeirra af Flugleiðum. Þessi félög hafa ekki nema að óverulegu leyti sattu samkeppni frá erlendum flugfélögum og ekki frá öðrum íslenskum aðilum fyrir en á seinasta ári að Arnarflug fékk leyfi til áætlunarflugs til Amsterdam, Düsseldorf og Zürich.

Framboð og eftirspurn á flugleiðum milli landa hefur yfirleitt verið í jafnvægi. Há sætanýting á vissum flugleiðum getur þó haft neikvæð áhrif á eftirspurn og valdið fækkun ferðamanna.

Leiguflug milli landa er einnig umfangsmikið yfir sumartímamann. Flugleiðir og Arnarflug annast það að mestu leyti, en einnig er nokkuð um leiguflug erlendra flugfélaga með erlenda hópa til Íslands. Sumarið 1982 (apríl-sept.) voru farnar 396 leiguflugferðir. Á öðrum tíma ársins voru þær sárafáar. Í þessum leiguflugferðum yfir sumarið voru 45.789 farþegar eða að meðaltali 116 manns í ferð. Flugleiðir og Arnarflug önnuðust 349 af leiguflugferðum og fluttu 88,8% af farþegum. Annað leiguflug var á vegum erlendra flugfélaga.

3.3.1.2. Farþegaskip og bílferjur

Síðan skip Eimskipafélags Íslands, Gullfoss, hætti siglingum milli landa í okt. 1973, hefur ekkert íslenskt farþegaskip verið í millilandasiglingum.

Færeyska farþega- og bílferjan Smyrill hóf siglingar til Seyðisfjarðar árið 1975 og hefur haldið þeim ferðum áfram yfir sumarmánuðina síðan. Ferjan hefur aðallega flutt erlenda ferðamenn. Hún hefur auk Seyðisfjarðar viðkomustaði í Torshavn, Scrabster, Bergen og Hanstholm. Ný ferja hefur nú verið keypt og byrjar ferðir hingað til lands í júní 1983.

Á síðastliðnu ári var stofnað hlutafélag hér á landi í eigu H.f. Eimskipafélags Íslands og Hafskips h.f. um rekstur bílferju, en hlutafélagið ber nafnið Farskip h.f. Félagið hefur tekið ferju á leigu, sem mun hefja ferðir næstkomandi sumar. Fyrst í stað er aðeins gert ráð fyrir rekstri yfir sumartímann.

3.3.2. Samgöngur innanlands

3.3.2.1. Flugvélar

Tiltölulega fleiri ferðast með flugvélum innanlands á Íslandi en í nokkru öðru nálægu landi. Áætlunarflugið er einkum rekið af Flugleiðum h.f. en auk þess er innanlandsflug á vegum Arnarflugs h.f. og nokkurra smærri félaga. Þessi félög svo og nokkrir einkaaðilar annast leiguflug til ýmissa staða innanlands.

Það gildir um innanlandsflugið eins og millilandaflugið að framboð og eftirspurn hefur yfirleitt verið í jafnvægi og framboð flugmöguleika innanlands er því ekki vandamál að því er ferðamenn snertir.

3.3.2.2. Bifreiðar

Samkvæmt opinberum skýrslum eru Íslendingar nú með fimmtu mestu bifreiðaeign í heimi miðað við íbúafjölda. Augljóst er því að mikið er um ferðalög á einkabifreiðum. Auk þess er töluverður bifreiðafloti, sem annast áætlunar- og hópferðaakstur. Alls mun bílæign sérleyfishafa vera nokkuð yfir 300 bílar með samtals um 11 þúsund sæti. Meðalaldur bílanna er 9-10 ár.

Tjaldstæði

	<u>Kamar</u>	<u>Vatns- ból</u>	<u>Vatns- sal- erni</u>	<u>Vatns- leiðsla</u>	<u>Steypi- bað</u>	<u>Sund- laug</u>	<u>Svefn- poka pláss</u>	<u>Sölu- skáli</u>
<u>Reykjavík</u>			x	x	x	x	x	x
<u>Vesturland</u>								
Akranes			x	x	x	x	x	x
Borgarnes			x	x	x		x	x
Húsafell		x	x	x	x	x	x	x
Hreðarvatn	x		x	x			x	x
Húðir	x		x	x	x			
Lindarfjörður			x	x	x	x	x	x
Stykkishólmur		x	x		x	x	x	
Húðardalur			x	x		x		x
Laugar í Sæl- ingsdal			x	x	x	x	x	
<u>Vestfirðir</u>								
Vatnsfjörður	x	x						
Hafsfjörður			x	x	x	x	x	x
<u>Norðurland vestra</u>								
Staðarskáli			x	x				x
Stóra Giljá		x	x	x	x		x	x
Elönduós			x	x	x	x	x	x
Hammlió			x	x	x	x	x	x
Hauðárkrókur			x	x	x	x		x
Hljót			x	x				x
Hlafsfjörður			x	x	x	x	x	x
<u>Norðurland eystra</u>								
Akureyri			x	x	x	x	x	x
Haglar	x		x	x				x
Laugar	x		x	x	x	x	x	x
Húsavík			x	x	x	x	x	x
Reykjahlió	x		x	x		x		x
Skútustaðir			x	x	x	x	x	x
<u>Þökulsárgljúfur</u>								
a) Ásbyrgi	x			x				
b) Vesturdalur	x			x				
Þórshöfn	x		x	x	x	x	x	x

Tjaldstæði:

	<u>Kamar</u>	<u>Vatns- ból</u>	<u>Vatns- sal- erni</u>	<u>Vatns- leiðsla</u>	<u>Steypi- bað</u>	<u>Sund- laug</u>	<u>Svefn- poka- pláss</u>	<u>Sölu- skáli</u>
<u>Austurland</u>								
Egilsstaðir			x	x	x	x		x
Hallormsstaður	x	x	x	x			x	x
Seyðisfjörður	x	x		x	x	x	x	x
Neskaupstaður	x	x		x		x	x	x
Reyðarfjörður		x	x	x	x	x		x
Stöðvarfjörður	x			x				x
Breiðdalsvík			x	x				x
Berunes			x	x			x	x
Djúpivogur			x	x			x	x
Þórisdalur í Lóni	x			x				
Höfn í Hornaf.			x	x	x	x		x
Skaftafell			x	x	x			x
<u>Suðurland</u>								
Kirkjub.klaustur	x	x			x	x	x	x
Hrífunes	x	x	x	x				
Vík í Mýrdal	x		x	x			x	x
Skógar	x	x	x	x		x	x	
Þórsmörk								
a) Langidalur	x		x	x	x		x	x
b) Básar	x	x						
Hella	x		x	x			x	x
Þjórsárdalur	x	x						x
Geysir			x	x		x	x	x
Laugavatn	x		x	x	x	x	x	x
Selfoss			x	x	x	x	x	x
Þingvellir	x	x	x	x				x
Vestmannaeyjar			x	x	x	x	x	x
<u>Óbyggðir</u>								
Herðubreiðarlindir	x	x					x	
Hvannalindir	x	x						
Hveravellir	x			x			x	
Landmannalaugar	x	x	x	x			x	
Veiðivötn	x	x	x				x	x

Ferðabjónusta í sveitumVesturland

Kiðafell í Kjósarhreppi
Nýhöfn í Leirár- og Melasveit, Borgarfirði.
Brennistaðir í Reykholtisdalshreppi, Borgarfirði.
Sigmundarstaðir í Hálsasveit, Borgarfirði.
Húsafell, Hálsahreppi, Borgarfirði.
Fljótstunga í Hvitársíðuhreppi, Mýr.
Bjarnastaðir í Hvitársíðuhreppi, Mýr.
Garðar í Staðarsveit, Snæf.
Ytri-Tunga í Staðarsveit, Snæf.
Arnarfell, Arnarstapa á Snæfellsnesi.
Kverná í Grundarfirði.

Vestfirðir

Bær í Reykhólasveit, A-Barð.
Brjánslækur, Barðastrandarhreppi, V-Barð.

Norðurland vestra

Staður í Hrútafirði (Staðarskáli).
Aðalból í Miðfirði, V-Hún.
Geitaskarð, Engihlíðarhreppi, A-Hún.
Steinsstaðaskóli, Lýtingsstaðahrepp, Skag.
Hraun í Fljótum, Skaqafjarðarsýslu.

Norðurland eystra

Syðri-Hagi, Árskógsströnd, Eyjafjarðarsýslu.
Hafralækur í Aðaldal, S-Þing.
Árbót í Aðaldal.
Nes í Aðaldalahreppi, S-Þing.

Austurland

Berunes í Beruneshreppi, S-Múl.
Húsey í Tunguhreppi, N-Múl.

Suðurland

Nýibær í Kirkjubæjarhreppi, V-Skaft.

Hunkubakkar í Kirkjubæjarhreppi, V-Skaft.

Árbæjarhjáleiga, Holtahreppi, Rang.

Leirubakki í Landssveit, Rang.

Sel í Grímsneshreppi, Árn.

Almennar ferðaskrifstofur31.des.1982.

	<u>Leyfisnúmer</u>
1. Úlfar Jacobsen, ferðaskrifstofa Austurstræti 9, 101 R.	2
2. Ferðaskrifstofan Útsýn, Austurstræti 17, 101 R.	6
3. Ferðaskrifstofan Akureyri, Ráðhústorgi 3, 600 Akureyri	7
4. Ferðaskrifstofan Úrval h.f., v/Austurvöll, 101 R.	9
5. Ferðapjónusta Flugleiða, Reykjavíkurflugvelli, 101 R.	10
6. Ferðamiðstöðin h.f., Aðalstræti 9, 101 R.	11
7. Ferðaskrifstofa Guðmundar Jónass. h.f., Borgartúni 34, 105 R.	12
8. Samvinnuferðir - Landsýn h.f., Austurstræti 12, 101 R.	13
9. Ferðaskrifstofa BSÍ, Umferðamiðstöð v/Hringbraut, 101 R.	14
10. Ferðaskrifst. Kjartans Helgas. h.f., Gnoðavogi 44, 104 R.	15
11. Land og Saga h.f., Garðastræti 6, 101 R.	16
12. Ferðaskrifstofan Atlantik, Hallveigarstíg 1, 101 R.	17
13. Ferðamiðstöð Austurlands h.f., Kaupvangi 6, 700 Egilsstaðir	18
14. Pólaris h.f., Bankastræti 8, 101 R.	19
15. Olymbo h.f., Nóatún 17, 105 R.	20
16. Ferðaskrifstofa Franks M. Halldórss., Reynimel 61, 107 R.	21
17. Isleiðir, Aðalstræti 9, 2.h., 101 R.	22
18. Snæland Grímsson h.f., ferðaskrifstofa, (Smiðjuvegi 46) Pósthólf 535, 121 R.	23
19. Ferðaskrifstofa Harðar Erlingssonar, Tryggvagötu 8, 101 R.	24
20. Ferðaskrifstofa Stúdenta, Stúdentahéimilinu v/Hringbraut. 101 R	25

Leyfisnúmer

21.	Ferðaskrifstofan Farandi, Lækjargötu 6a, 101 R.	26
22.	Ferðaskrifstofa Vestfjarða h.f., Hafnarstræti 4, 400 Ísafjörður	27
23.	Ferðaskrifstofa F.I.B. Nóatúni 17, 105 R.	28
24.	Ferðaskrifstofan Útsýn, Kaupvangsstræti 4, 600 Akureyri	29
25.	Ferðaskrifstofan Saga h.f., Laugavegi 66, 101 R.	30
26.	Vikingaferðir sf., Hafnargötu 27, 230 Keflavík	31

Áætlun um ársstörf,
talin tengjast ferðapjónustu

1. Hótelstörf	830
2. Störf við flugfélög	1.340
3. Ferðaskrifstofustörf	250
4. Störf við bílaleigur	70
5. Verslanir á Keflavíkurflugvelli	100
6. Opinber störf við flug og tollgæslu	200
7. Störf við ferðamannaverslun	70
8. Tjaldsvæðagæsla	30
9. Leiðsögumenn, landverðir o.fl.	70
10. Langferðabílstjórar og afgreiðslum.	280
11. Leigubílstjórar	200
12. Flóabátar	60
	<hr/> 3.500
Vantalið, svo sem hlutastörf (20% af 3.500)	700
	<hr/> 4.200

	<u>Gjaldeyrisk.bankanna v/erlendra ferðam. í hlutfalli (%) af heildargjaldeyriss- kaupum</u>	<u>Heildartekjur af erl. ferðam.í hlutfalli (%) af útflutningstekjum</u>
1973	3,4	5,1
1974	3,4	5,0
1975	2,5	5,5
1976	2,2	4,4
1977	2,2	4,3
1978	2,3	4,2
1979	2,2	4,0
1980	2,6	4,0
1981	1,7	4,0
1982	2,2	5,0 ¹⁾

1) Bráðabirgðatala.

Útgjöld íslenskra ferðamanna annarra en
námsmanna og sjúklinga erlendis. (%)

	<u>Útgjöld í millj.kr.</u>	<u>Í hlutfalli af:</u>	
		<u>Heildargjald- eyrissölu bankanna</u>	<u>Heildarinnflutn- ingi vöru og þjónustu</u>
1973	12	3,8	3,0
1974	18	3,4	2,8
1975	21	2,7	2,2
1976	31	3,2	2,8
1977	53	4,1	3,4
1978	89	4,3	3,7
1979	136	4,0	3,5
1980	203	3,7	3,3
1981	385	4,4	3,9
1982	682	4,5	4,3 ¹⁾

Tekjur af erlendum ferðamönnum án farþjalaða og útgjöld
Íslenskra ferðamanna annarra en námsmanna og sjúklinga

Umreiknað til meðalgengis 1982
 (\$ = 12,52 kr.)

T m.kr.	A gengi hers árs				Umreiknað til meðalgengis 1982 (\$ = 12,52 kr.)				
	<u>Tekjur</u>	<u>Útgjöld</u>	<u>Tekjur um- fram útgjöld</u>	<u>Tekjur</u>	<u>Útgjöld</u>	<u>Tekjur um- fram útgjöld</u>	<u>Tekjur</u>	<u>Útgjöld</u>	<u>Tekjur um- fram útgjöld</u>
1973	11	12	-1	153	167	-14	153	167	-14
1974	16	18	-2	200	225	-25	200	225	-25
1975	18	21	-3	146	171	-25	146	171	-25
1976	22	31	-9	151	213	-62	151	213	-62
1977	31	53	-22	195	333	-138	195	333	-138
1978	52	89	-37	240	411	-171	240	411	-171
1979	79	136	-57	281	484	-203	281	484	-203
1980	112	203	-91	293	531	-238	293	531	-238
1981	158	385	-227	273	666	-393	273	666	-393
1982	315	682	-367	315	682	-367	315	682	-367

Tekjur af erlendum ferðamönnum án fargjalda og útgjöld
Íslenskra ferðamanna annarra en námsmanna og sjúklinga

Ár	Tekjur			Gjöld			Tekjur á mann sem % af út- gjöldum á mann
	Alls m.kr.	Fjöldi ferða- manna	Tekjur á mann kr.	Alls m.kr.	Fjöldi ferða- manna	Gjöld á mann kr.	
1973	153	74.019	2.068	167	47.661	3.054	59,0
1974	200	68.476	2.921	225	54.941	4.095	71,3
1975	146	71.646	2.038	171	51.438	3.324	61,3
1976	151	70.180	2.152	213	59.879	3.557	60,5
1977	195	72.690	2.641	333	70.992	4.691	56,3
1978	240	75.700	3.170	411	80.273	5.120	61,9
1979	281	76.912	3.654	484	73.489	6.586	55,5
1980	293	65.921	4.445	531	69.270	7.665	58,0
1981	273	72.194	3.781	666	77.825	8.558	44,2
1982	315	72.600	4.339	682	85.314	7.994	54,2

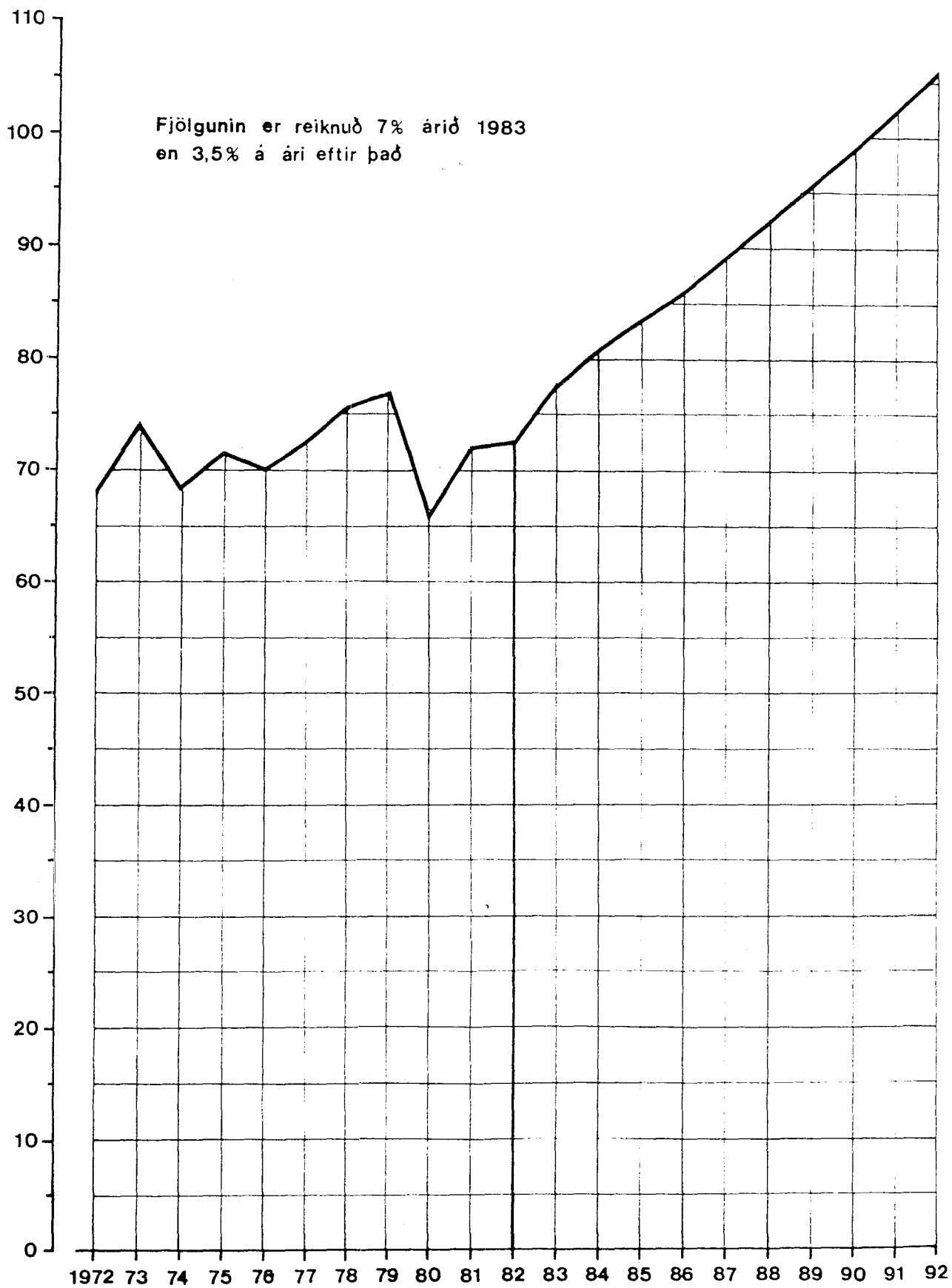
Þmreiknað til meðalgengis 1982 (\$ - 12,52 kr.).

Starbogar með skemmtiferðaskipum ekki meðtaldir í heildarfjölda erlendra ferðamanna.

MYND I

SPÁ UM FJÖLGUN ERLENDRA FÉRÐAMANNA 1983 - 1992

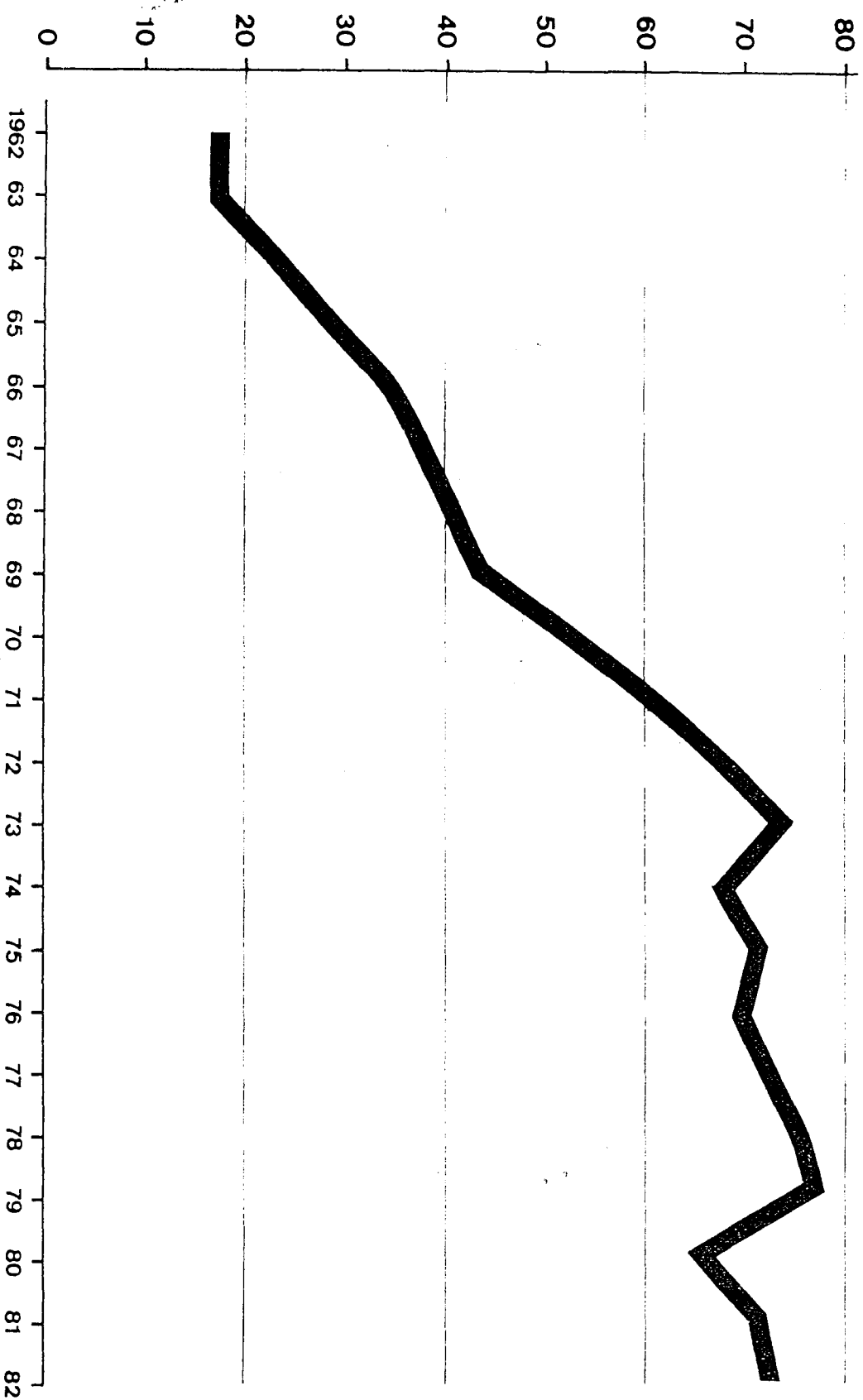
þúsund

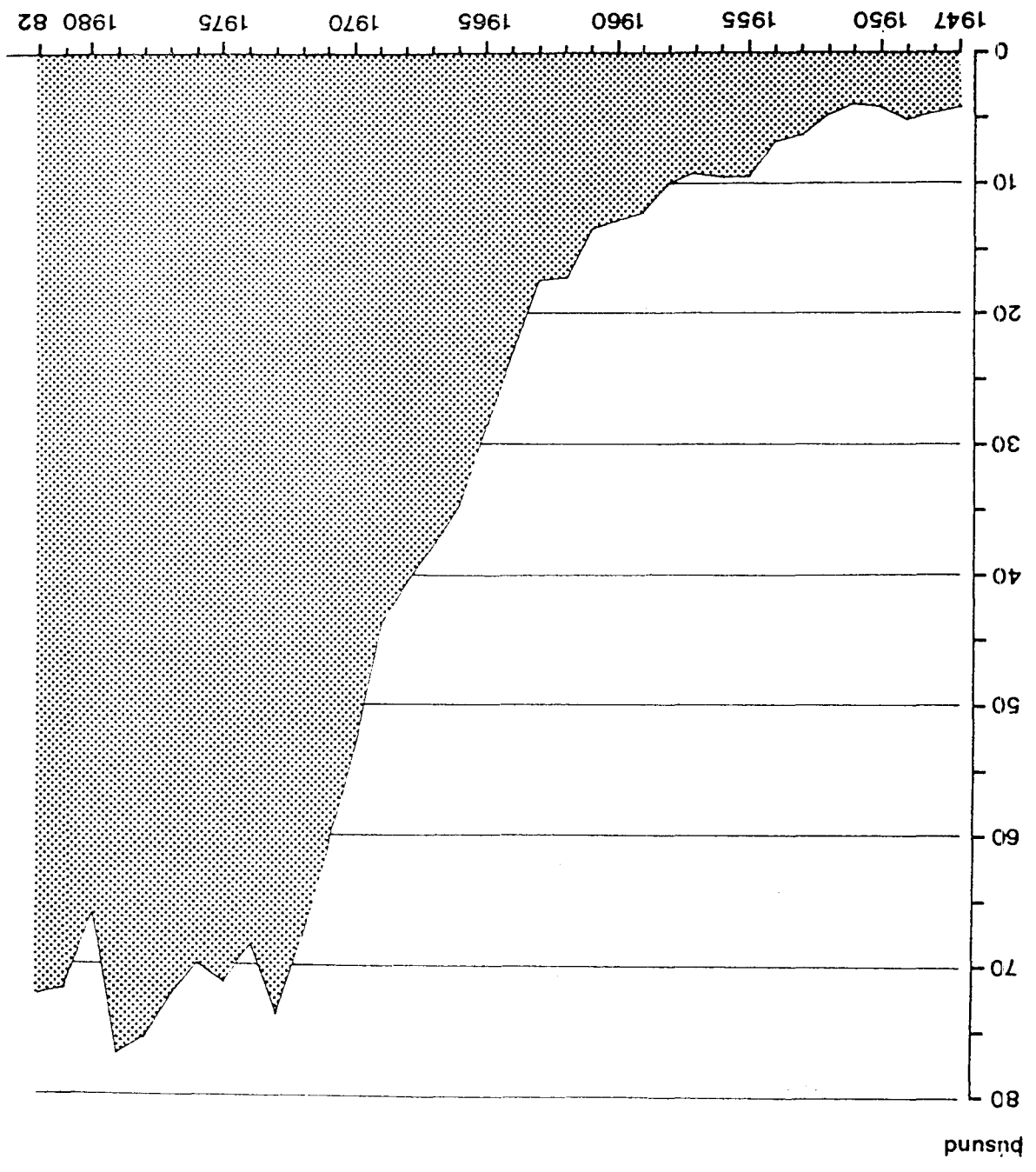


MYND 11

Þúsund

FJÖLDI ERLENDRA FERÐAMANNA Á ÍSLANDI
ÁRIN 1962 - 1982





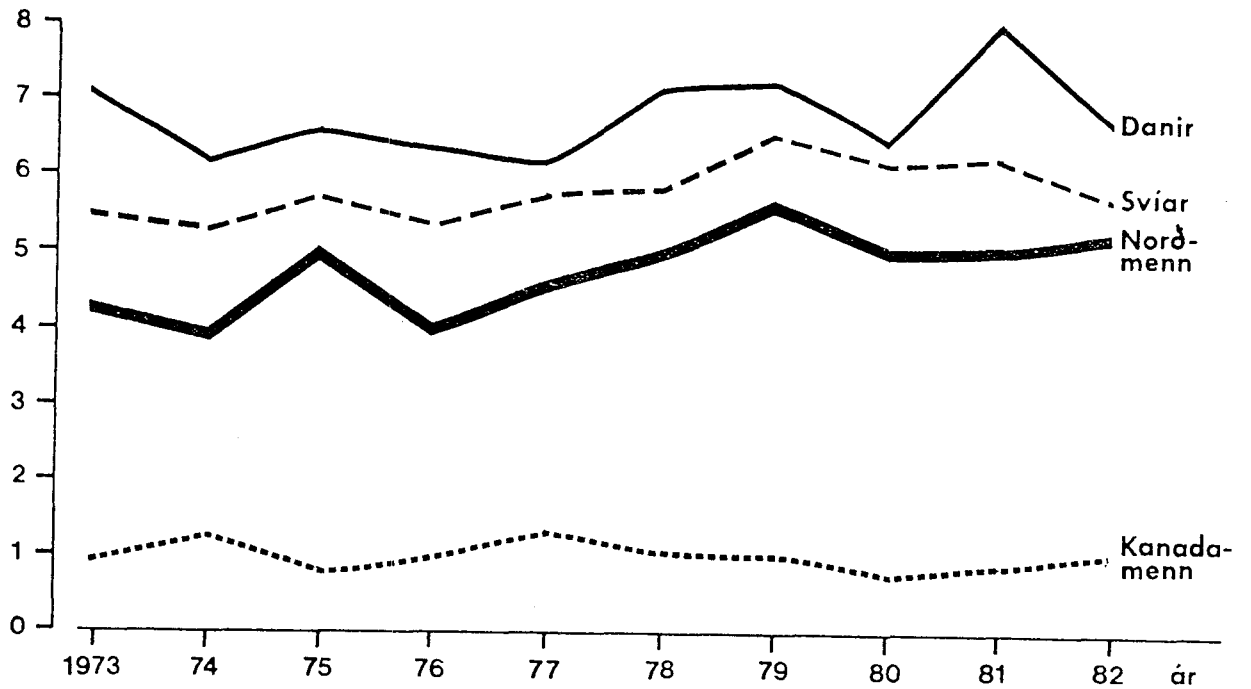
FJÖLDI ERLENDRA FERÐAMANNA
 Á ÍSLANDI ÁRIN 1947 - 1982

MYND III

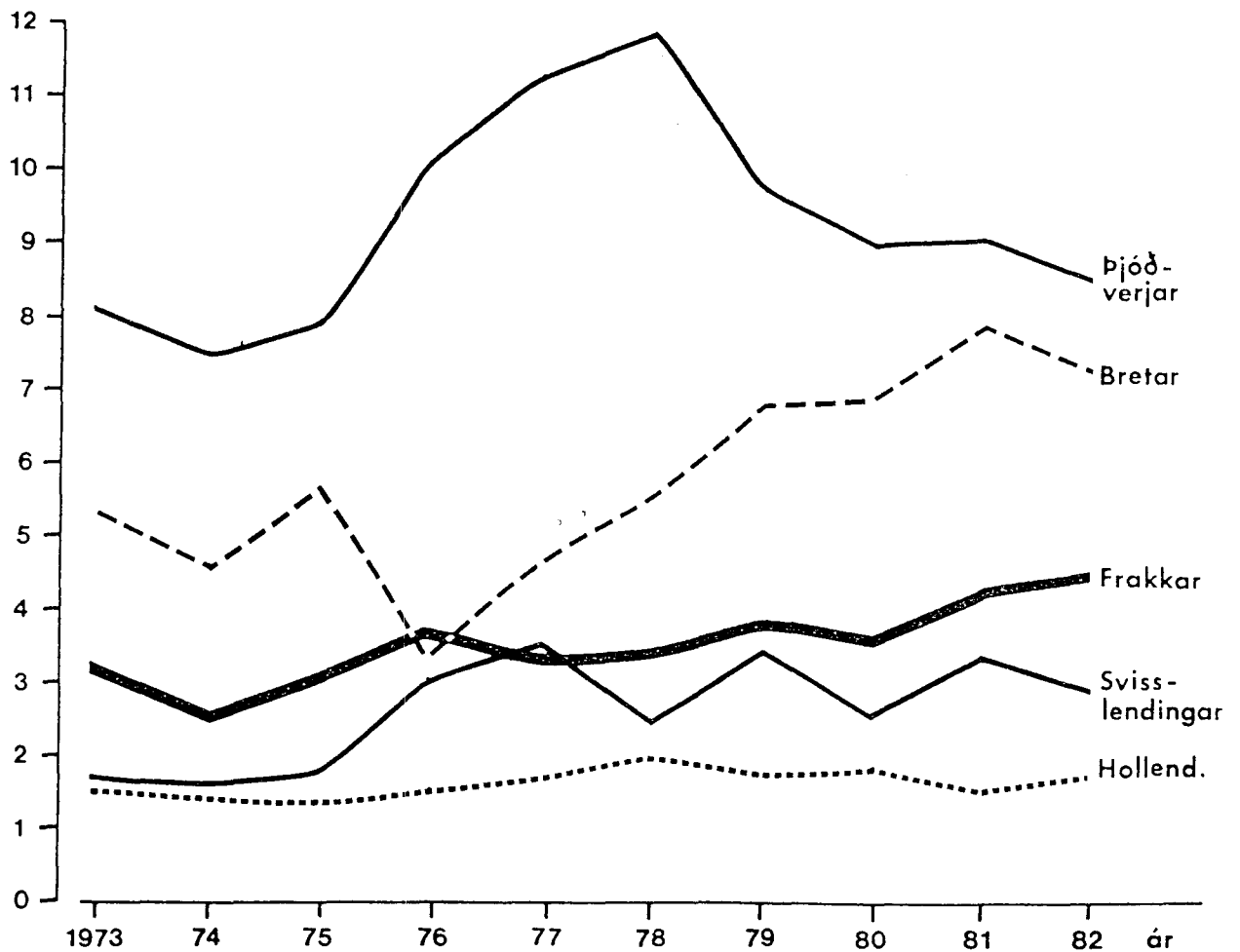
MYND IV

FJÖLDI FERÐAMANNA FRÁ NOKKRUM
EVROPULÖNDUM OG KANADA ÁRIN
1973 - 1982

Þúsund



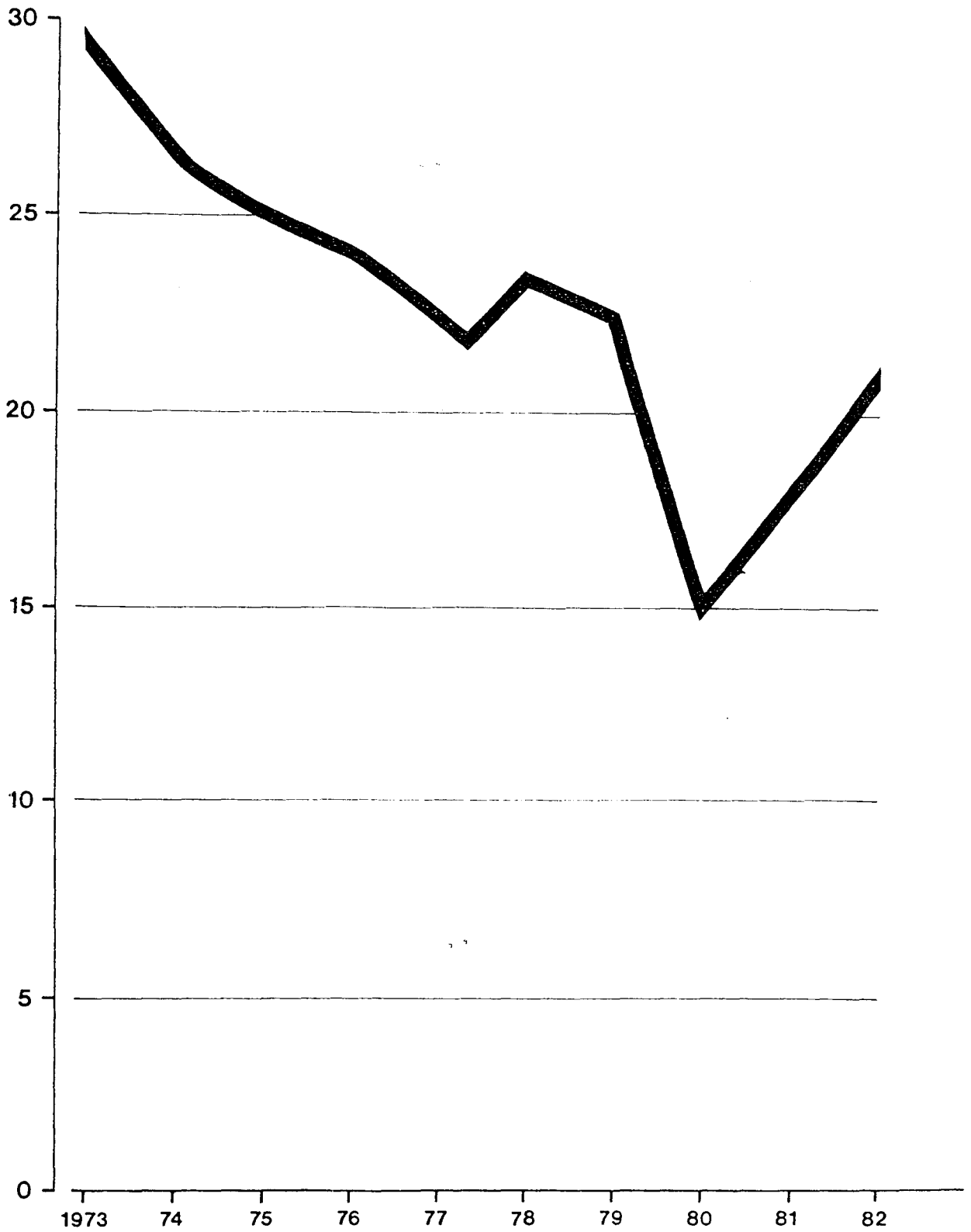
Þúsund



MYND V-A

FJÖLDI BANDARÍSKRA FERÐAMANNA
Á ÍSLANDI ÁRIN 1973 - 1982

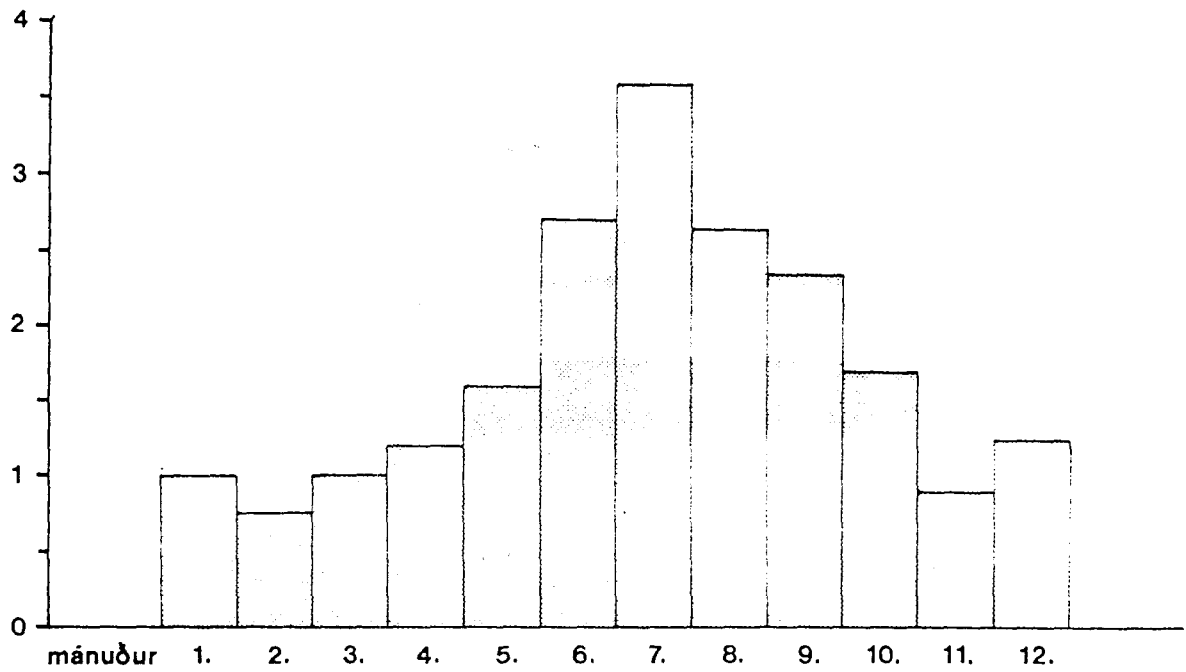
Þúsund



MYND V - B

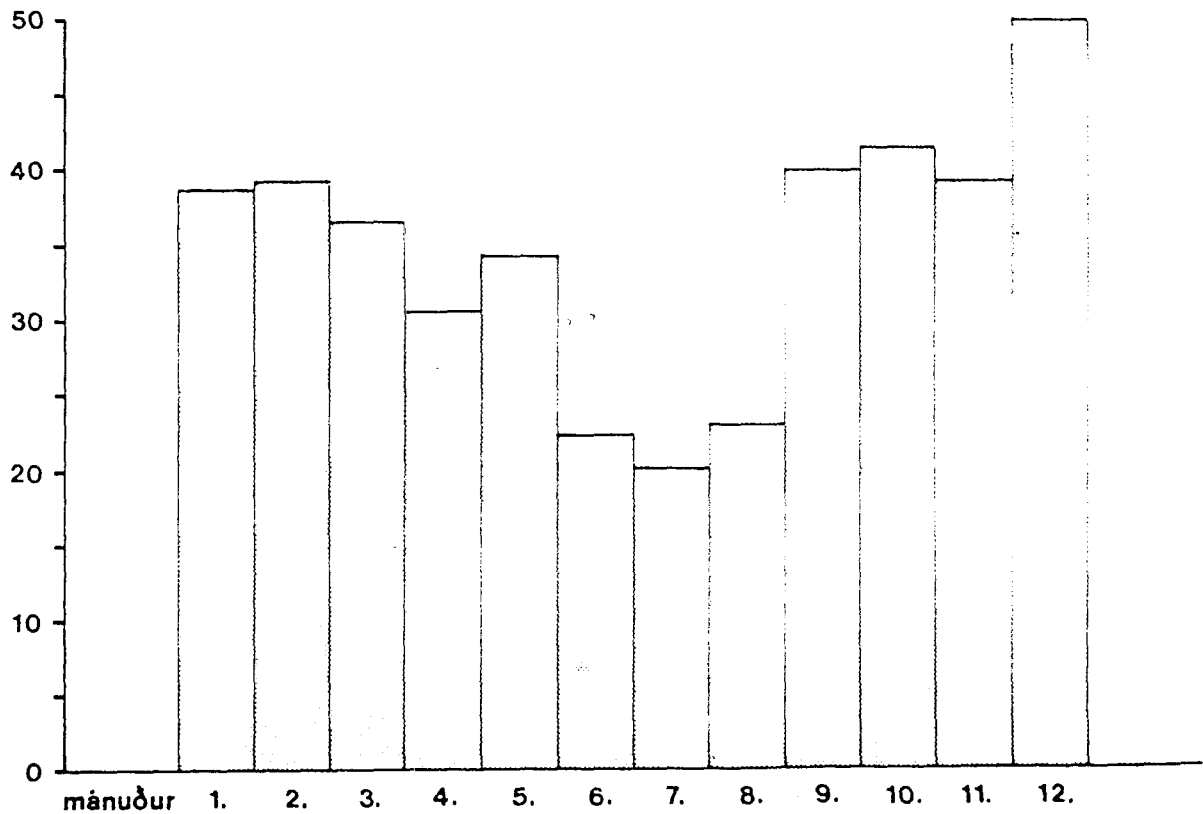
FJÖLDI BANDARÍSKRA FERÐAMANNA Á ÍSLANDI
EFTIR MÁNUÐUM 1982

púsund



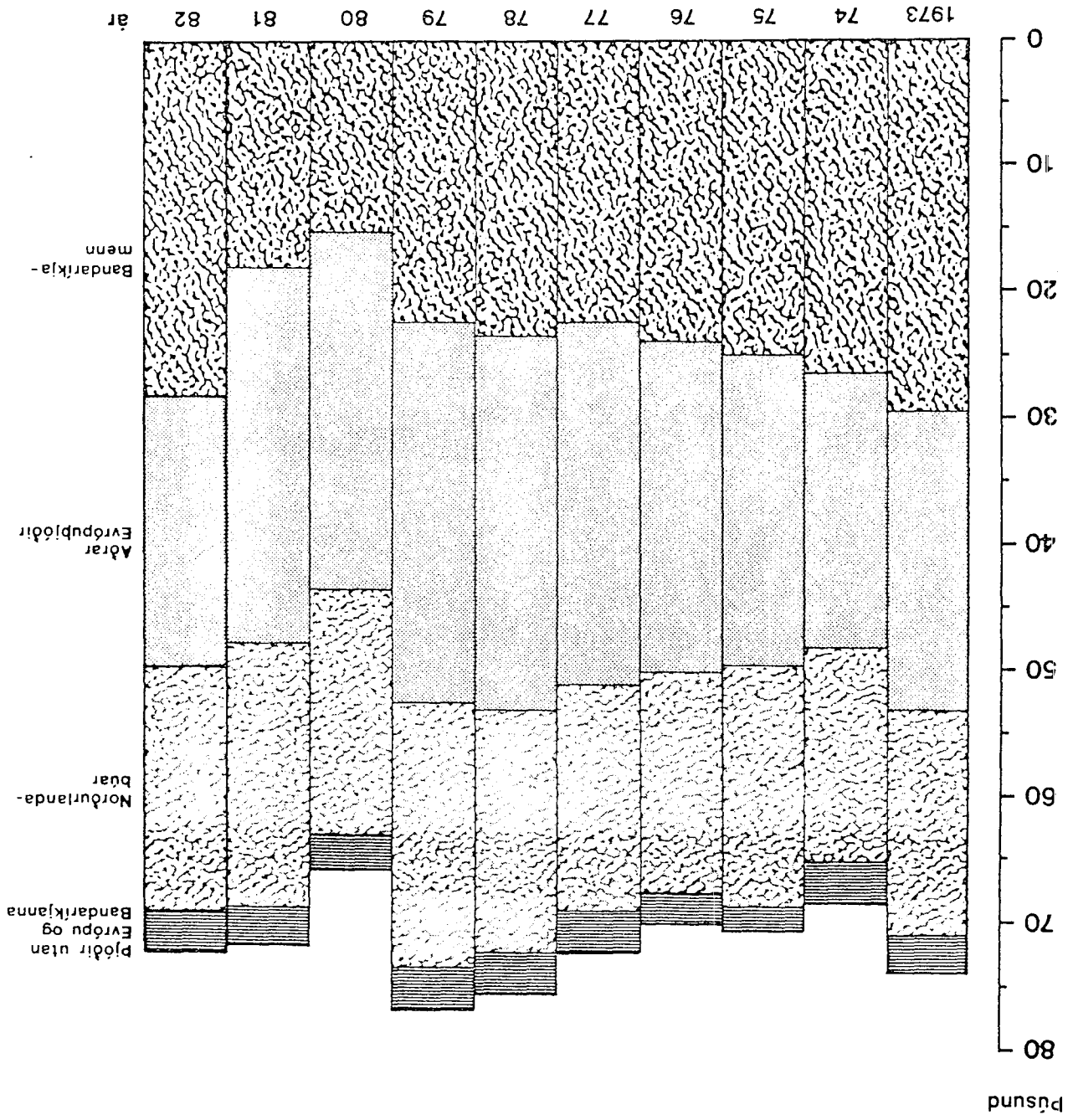
HLUTFALL BANDARÍKJAMANNA AF ERLENDUM
FERÐAMÖNNUM Í HVERJUM MÁNUÐI 1982

%



FJÖLDI ERLENDRA FERÐAMANNA
 Á ÍSLANDI ÁRIN 1973 - 1982

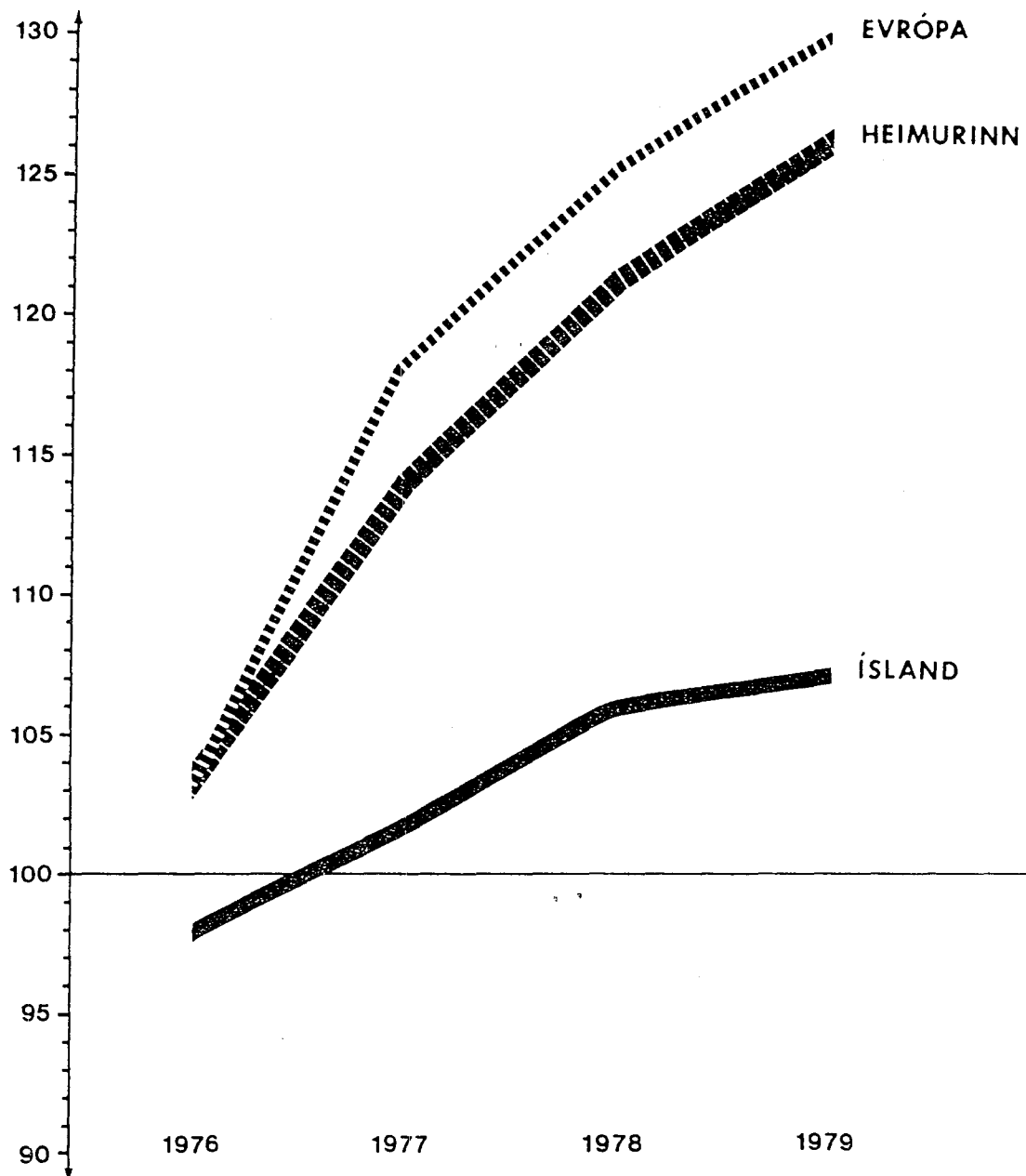
MYND V - C



MYND VI

FJÖLDI FERÐAMANNA Á ÁRI 1976 - 1979
MIÐAÐ VIÐ 1975

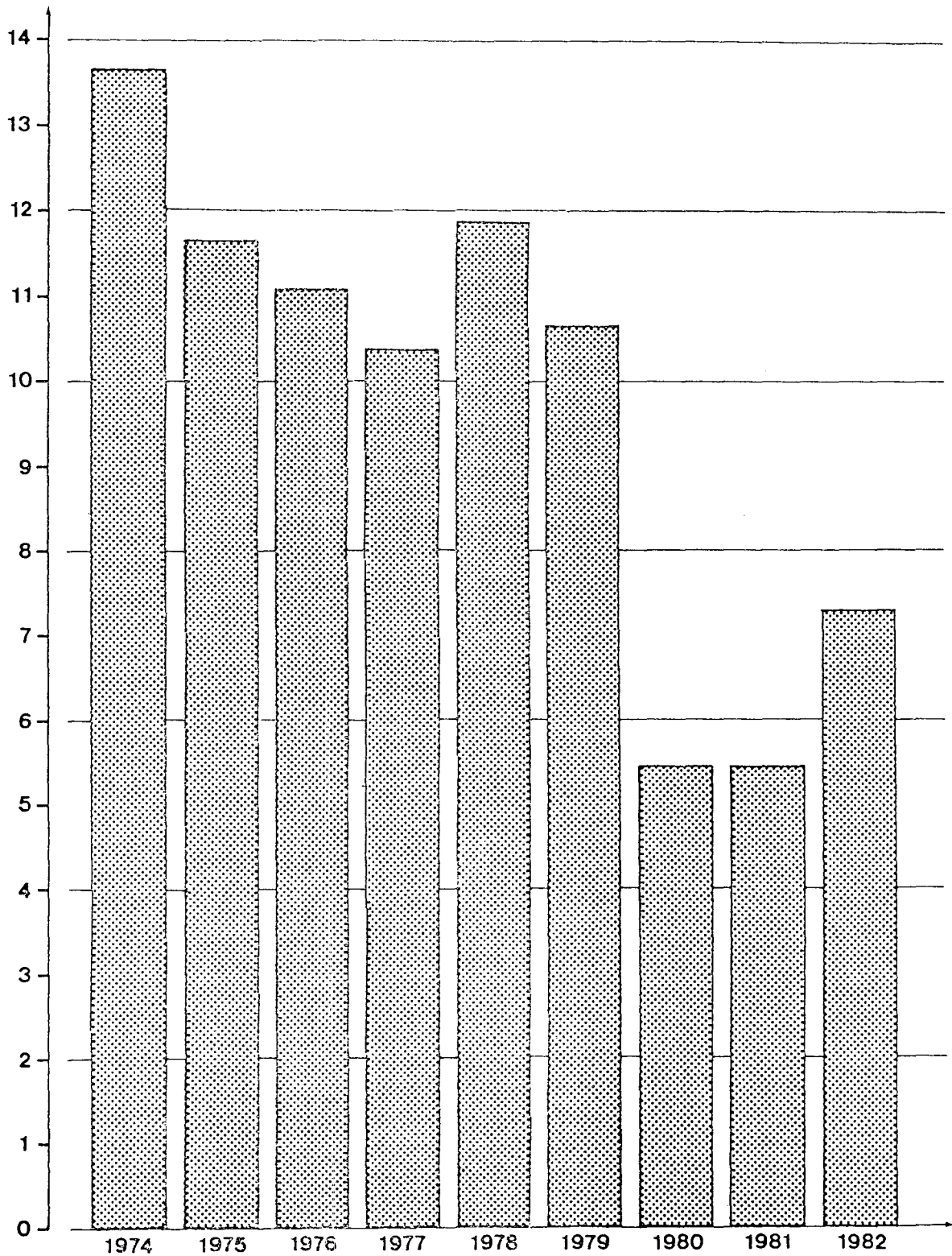
vísitala
1975 = 100

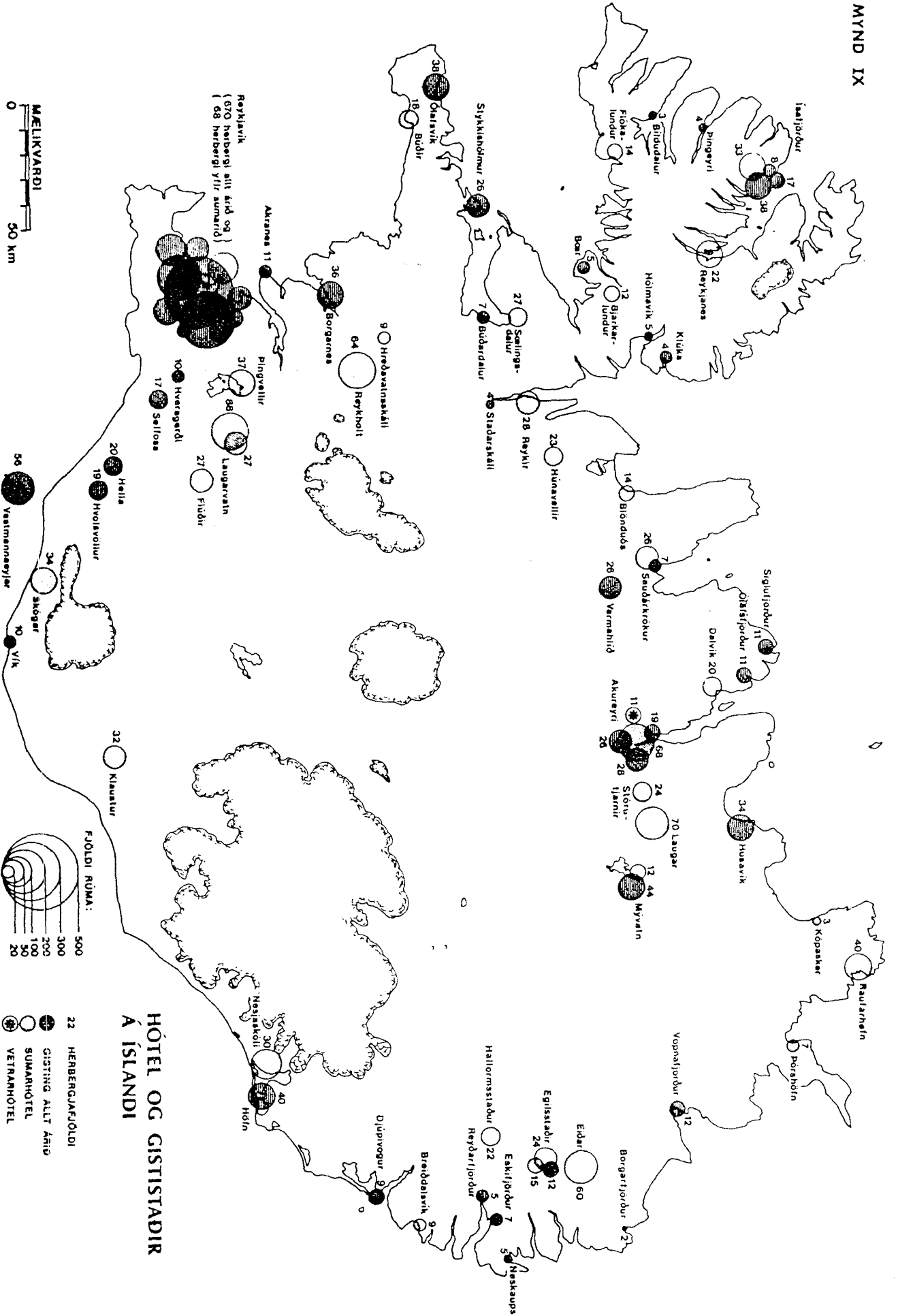


MYND VII

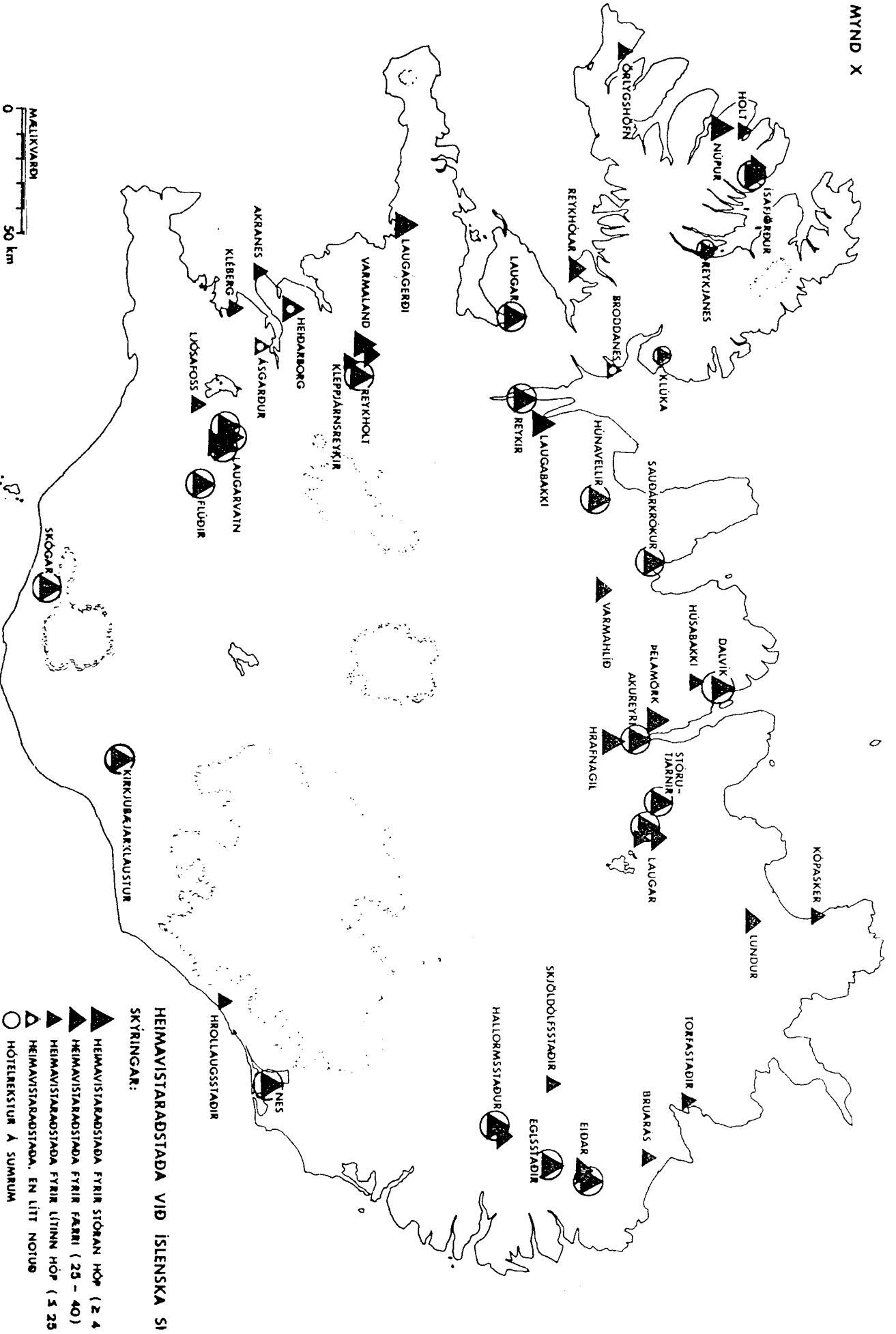
STOPOVER FARÐEGAR SAMTALS 1974 - 1982

þúsund





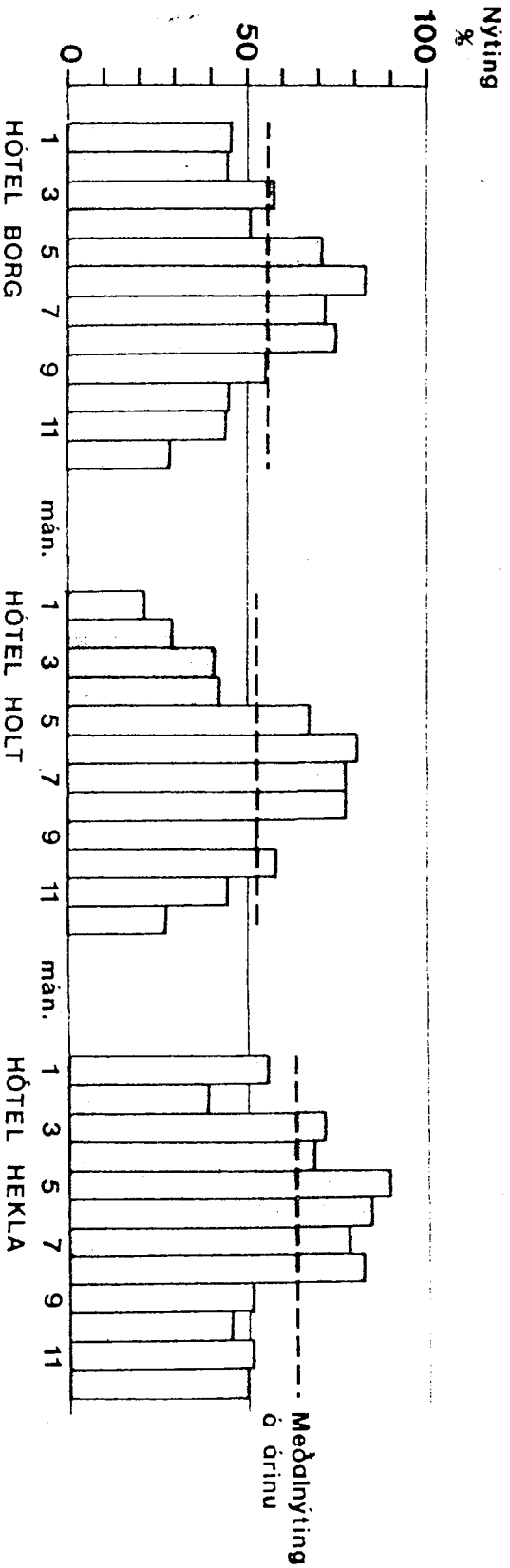
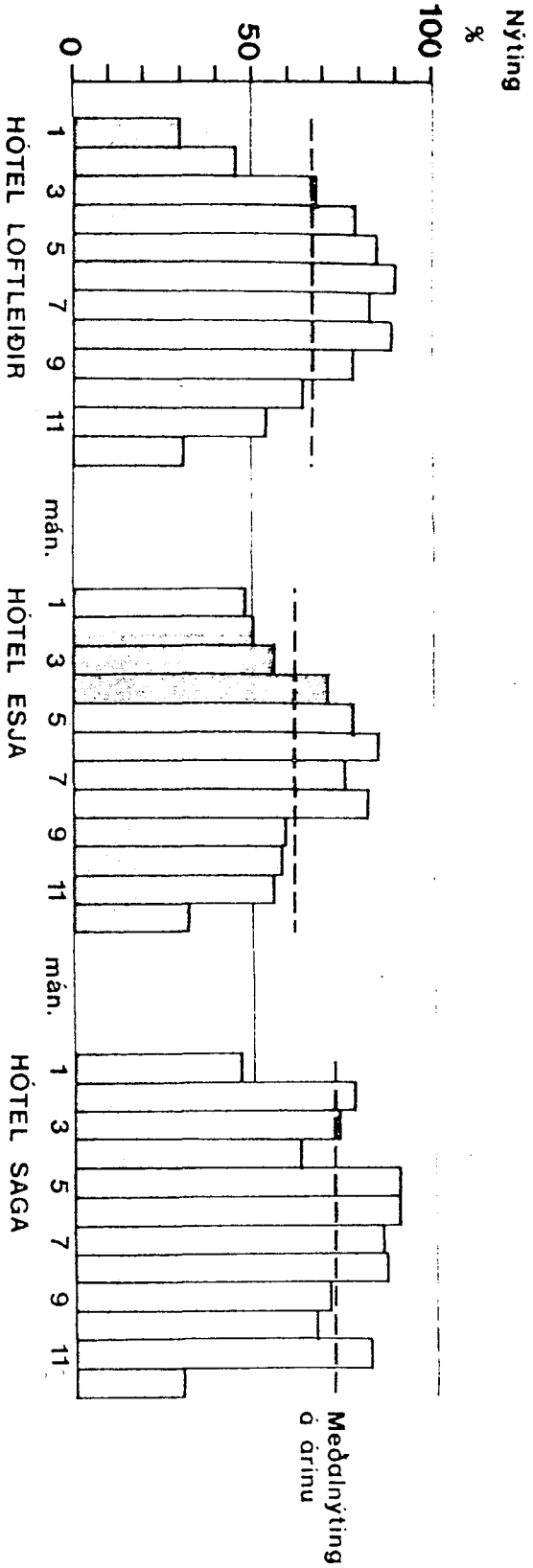
**HÓTEL OG GISTISTADIR
Á ÍSLANDI**



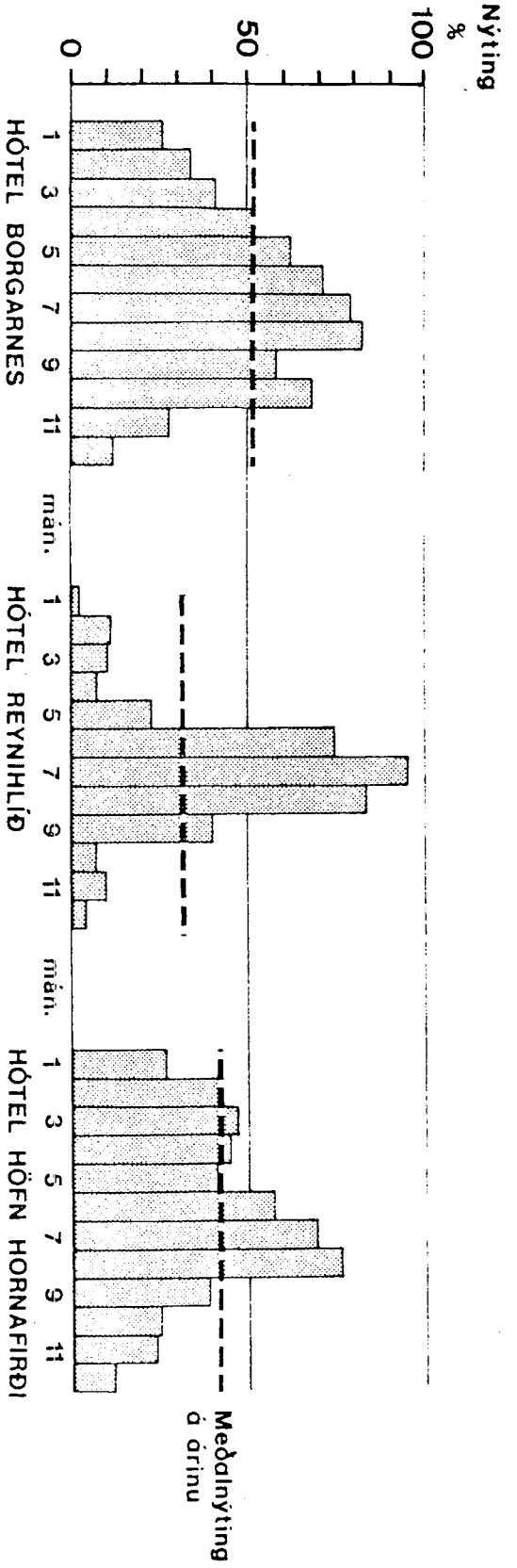
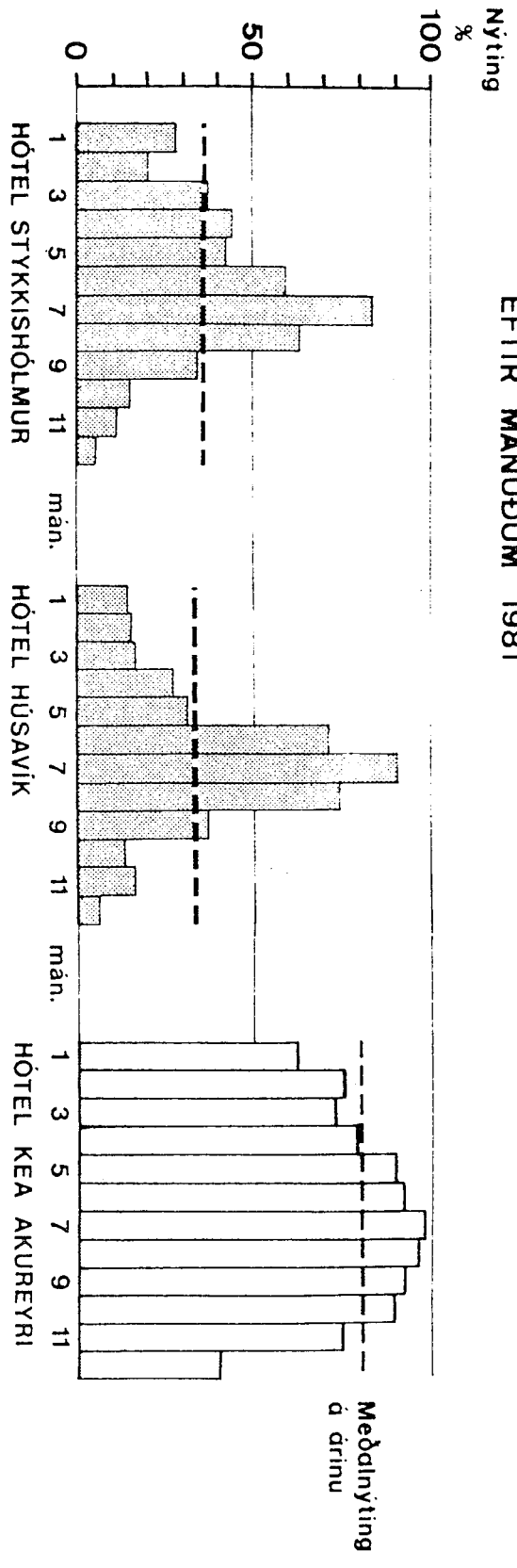
**HEIMAVISTARADSTADA VID ISLENSKA SI
SKÝRNINGAR:**

- ▲ HEIMAVISTARADSTADA FYRIR STÓRAN HÓP (2 4
- ▲ HEIMAVISTARADSTADA FYRIR FÆRRI (25 - 40)
- △ HEIMAVISTARADSTADA FYRIR LITINN HÓP (5 25
- HÓTELEKSTUR A SUMRUM

MYND XI NÝTING HERBERGJA Í SEX HÓTELUM Í REYKJAVÍK EFTIR MÁNUÐUM 1981

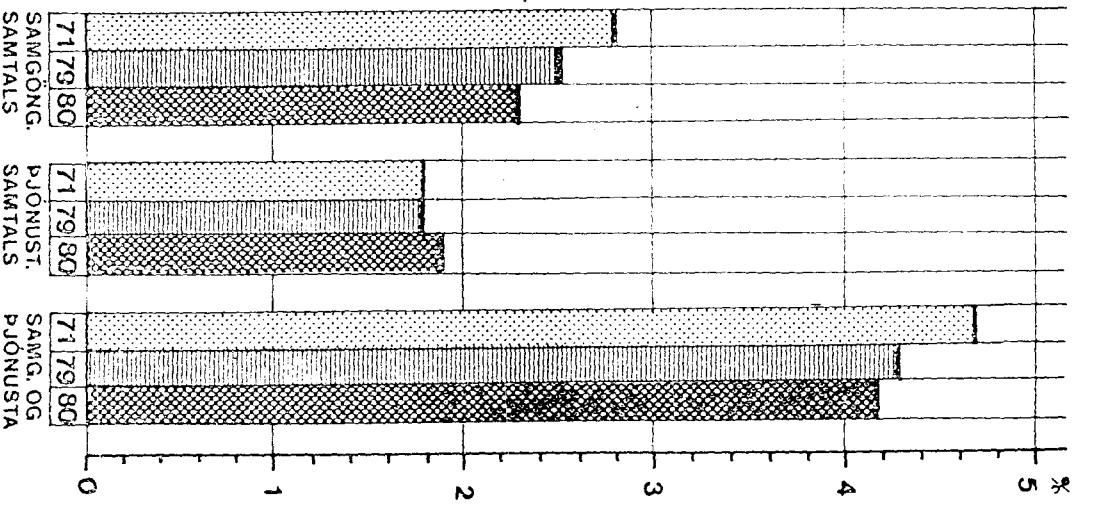
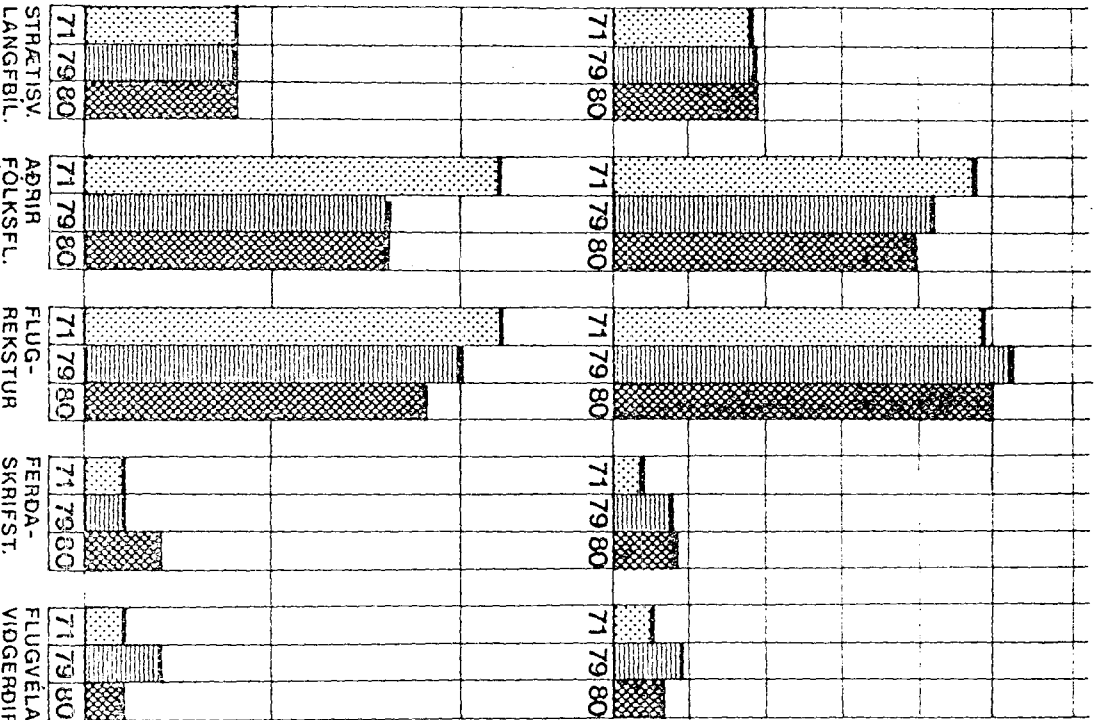
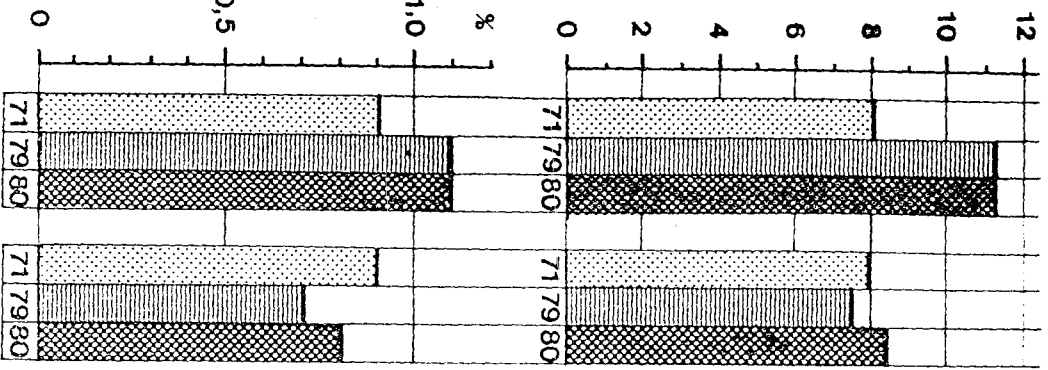


MYND XII NÝTING HERBERGJA Í SEX HÓTELUM UTAN REYKJAVÍKUR
EFTIR MÁNUÐUM 1981



VINNUAFEL I ATVINNUGREINUM TENGDUUM FERDAPJÖNUSTU OG HLUTFALL PESS AF HEILDARVINNUAFELI 1971, 1979 OG 1980

HUNDURUÐ



I ÞJÓNUSTA

SAMGÖNGUR

SAMGÖNGUR OG ÞJÓNUSTA